



This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

- + *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
- + *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
- + *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
- + *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at <http://books.google.com/>



A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

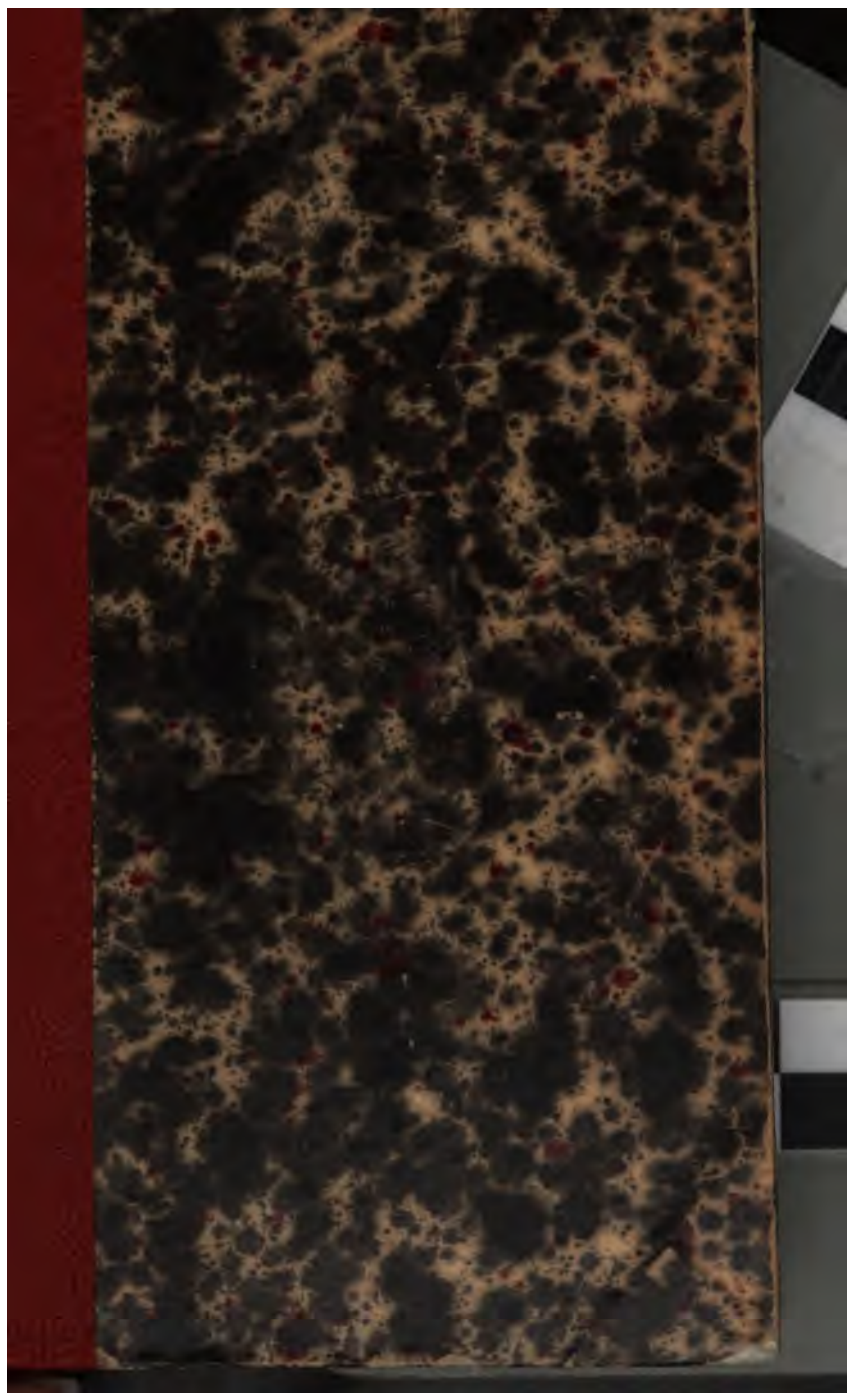
Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

- + *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.
- + *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.
- + *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.
- + *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse <http://books.google.com>





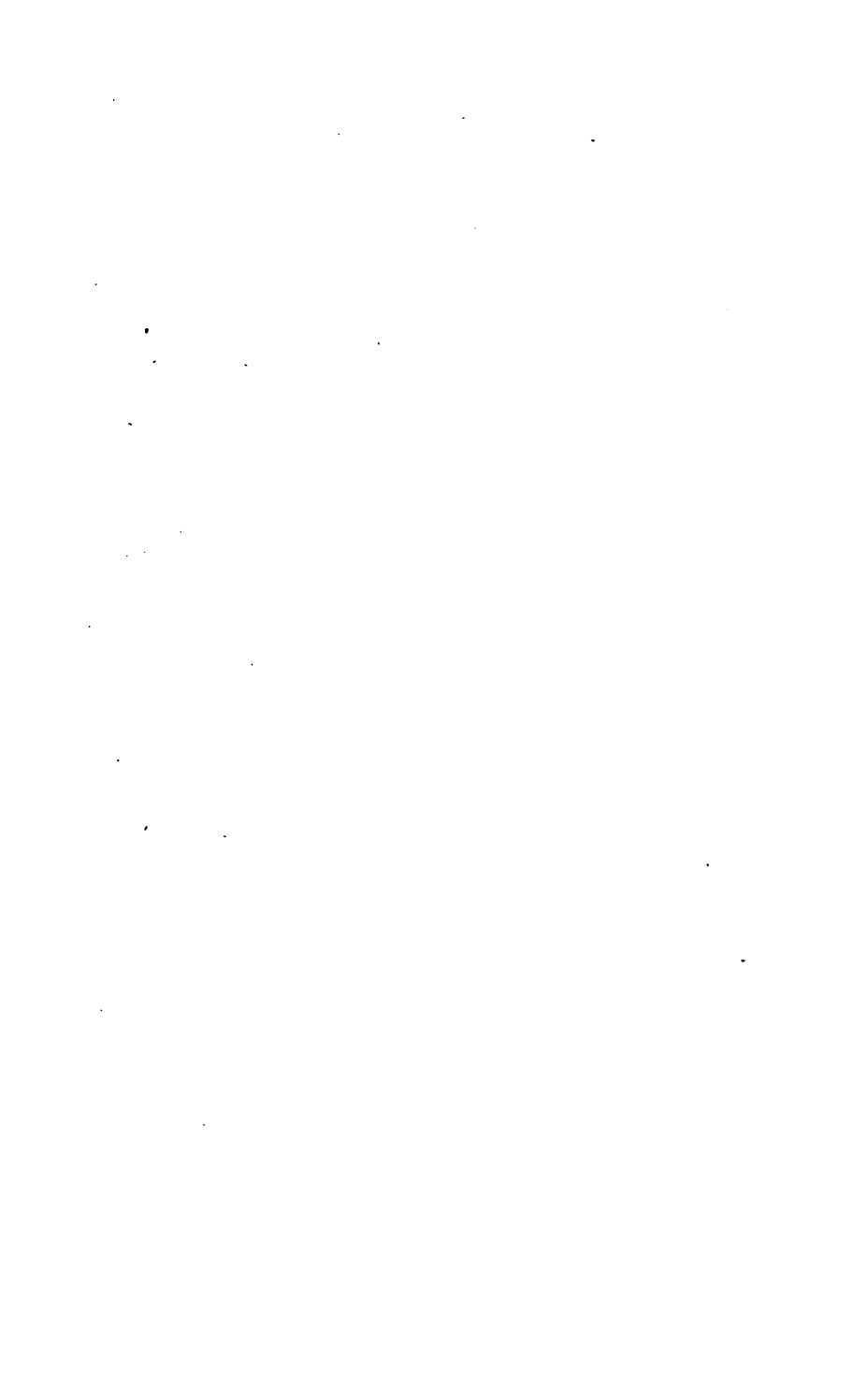


1001076
P 422









Les Chemins de fer Coloniaux
EN AFRIQUE

2^e PARTIE

**Chemins de fer dans les Colonies
Anglaises et au Congo Belge**

OUVRAGES DU MÊME AUTEUR

Les Chemins de fer Coloniaux en Afrique

1^{re} PARTIE

*Chemins de fer dans les Colonies Allemandes,
Italiennes et Portugaises. Prix : 1 fr. 50*

A PARAÎTRE ULTÉRIEUREMENT

Les Chemins de fer Coloniaux en Afrique

3^e PARTIE

Chemins de fer dans les Colonies Françaises

6

Les Chemins de Fer Coloniaux en Afrique

DEUXIÈME PARTIE

**CHEMINS DE FER DANS LES COLONIES ANGLAISES
ET AU CONGO BELGE**

PAR

E. DE RENTY

Capitaine Stagiaire à l'État-Major du 17^e Corps d'Armée



PARIS

F. R. DE RUDEVAL, ÉDITEUR

4, RUE ANTOINE DUBOIS, 4

1904

109186

109186

A M. EUGÈNE ÉTIENNE

Vice-Président de la Chambre des Députés
Président du Groupe Colonial

INTRODUCTION

Notre étude, dans ce second volume, se portera sur les chemins de fer dans les colonies anglaises de l'Afrique et dans le Congo belge ou Etat indépendant du Congo.

Successivement, nous passerons en revue le Sud africain britannique et ses différentes colonies, du Cap, du Natal, du fleuve Orange, du Transvaal, de la Rodhesia et du British Central Africa Protectorate. Là, nous verrons à quelle orgie de voies ferrées, pourrait-on dire, s'est livré le peuple anglais. Partout dans ces entreprises étonnantes, nous sentirons la direction unique, l'effort commun canalisé d'une manière intelligente et énergique.

Puis, passant par l'île Maurice, nous aborderons à Monbasa, vers cet autre chemin de fer qui a surpris les esprits coloniaux, autant par la hardiesse de sa conception que par la rapidité de son exécution.

Ensuite, quittant les bords du lac Victoria, nous jetterons vers le Soudan égyptien, un coup d'œil sur la ligne qui court le long du Nil et forme un tronçon de cet immense transafricain projeté.

Enfin, passant par l'Ouest du Continent Noir, nous assisterons au développement d'une énorme région, Sierra Leone, Gold Coast, Lagos et Nigeria, grâce aux voies ferrées.

Cette étude nous montrera comment un peuple intelligemment pratique a trouvé du premier coup, le moyen de tirer parti le plus rapidement possible de ses domaines africains. Nous aurons là un exemple de méthode de colonisation, que bien d'autres puissances hésitent à adopter et qui cependant est à notre avis la seule susceptible de donner de bons résultats.

La question primordiale en Afrique, celle qui domine toutes les autres, est la question des chemins de fer. Aussi, en terminant, nous ne pourrons ménager notre admiration pour un Souverain qui n'a pas hésité à engager sa fortune personnelle pour la réalisation du problème des communications dans la colonie que possède son peuple.

Avec une persévérance opiniâtre, le roi Léopold a poursuivi le but qu'il s'était assigné. Et quand d'autres puissances, joyeuses de voir le monarque s'entêter dans une pareille entreprise, escomptaient déjà des bénéfices de cette faillite coloniale, le souverain sortait vainqueur, ne laissant à ses envieux que l'amertume de leur déception et les regrets de son triomphe.

**Chemins de fer
dans les Colonies Anglaises**

CHEMINS DE FER DU SUD AFRICAIN ANGLAIS

Nous allons entreprendre la genèse des différentes voies ferrées de tout le Sud-Africain Anglais actuel : c'est-à-dire de la colonie du Cap, de la Rhodesia, du Natal, de la colonie du fleuve Orange, du Transvaal, et du British Central Africa Protectorate, et nous assisterons à ce spectacle vraiment admirable de l'activité britannique qui, dans cette région, en moins de trente ans, a pu construire 6,588 milles de lignes c'est-à-dire plus de 10.000 kilomètres.

Devant l'éloquence de ces chiffres, on ne peut s'empêcher de contempler d'un œil d'envie ce peuple à la fois hardi et entreprenant, qui ne ménage ni sa peine, ni son or, continue avec une persévérance inouïe, malgré des difficultés presque insurmontables et arrive enfin au but qu'il s'était fixé.

Il y a là un exemple à méditer profondément par les nations qui, douées les dernières d'aspirations coloniales, se sont jetées à la curée du Continent Noir avec leurs idées européennes. Il y a là aussi un exemple à méditer par les vieilles puissances co-

loniales qui, comme la France et le Portugal, n'ont pas su conserver du passé les traditions qui font les hommes et prendre au présent les moyens qui facilitent l'action.

Un homme surtout, on peut le dire, a été la cheville ouvrière de ce mouvement colossal. Il a résumé en lui toutes les idées de sa nation, et par sa persévérante énergie, a montré à ses concitoyens la véritable voie, les a orientés, les a guidés, s'est lancé corps et âme dans la lutte pour donner à son pays un empire aussi grand que celui des Indes.

Cecil Rhodes, véritable aventurier de génie, doué d'un sens pratique profond, d'une énergie que rien ne peut abattre ni seulement troubler, est un de ces hommes qui naissent pour étonner le monde et lui insuffler des aspirations nouvelles. Ce n'est pas que nous approuvions sans réserve les moyens dont il s'est servi. Mais quel est l'homme d'Etat, le financier, le conquérant, dont le nom passe à la postérité, qui n'a pas employé des moyens qui ont souvent ému la sensibilité des contemporains.

Quand le temps aura fait son œuvre, qu'il aura estompé dans la brume des années les actes qui remuèrent l'opinion publique, alors se dégagera de l'histoire, non pas l'aventurier qui mettait les haines, les passions au service de sa cause, mais l'idée qu'il représentait et qu'il a su faire triompher. Sans doute Cecil Rhodes a provoqué une guerre cruelle, sans doute les champs du Transvaal et de l'Orange ont été baignés par lui du sang de milliers de bra-

ves ! Mais si nous jetons un coup d'œil sur notre propre histoire, l'histoire d'hier, ne voyons-nous pas un spectacle analogue. Quelques mots changés dans une dépêche par un homme qui voulait la grandeur de son pays, et voilà deux nations qui s'égorgent.

Mais tout ce sang versé dans le Sud-Africain n'a pas été inutile. De la guerre atroce est sorti un élément de prospérité, parce que la guerre n'était pas faite par un dilettante, mais par un homme pratique avant tout qui voulait réaliser une idée. L'idée c'est de donner des débouchés au commerce de l'Angleterre, de créer du travail à ses usines, de prendre des marchés nouveaux. Et combien d'existences humaines n'ont-elles pas été tirées de la misère sur les vastes chantiers où les ouvriers britanniques martèlent les rails, construisent les locomotives, agencent les pilons qui broient l'or, ou polissent le soc de la charrue qui éventrera le Veld.

Le soldat a ouvert la voie et la nation entière a pénétré à sa suite avec son travail qui fécondera le sol et avec ses capitaux qui viendront en aide au travail.

L'œuvre de Cecil Rhodes sera durable parce qu'il a su devancer en quelque sorte ses contemporains par l'emploi intensif de moyens, que d'autres utilisent encore avec circonspection. Dans l'organisation des territoires, il a compris le rôle important que jouera dans l'avenir le chemin de fer et comme cet autre conquérant, devenu belliqueux pour se défendre, qui a eu l'inspiration de jeter le

rail au milieu des steppes glacées, il a lancé ses locomotives dans ces contrées brûlantes de l'Afrique pour y infuser toute une civilisation. La Sibérie inculte et déserte il y a quelques années produit maintenant du blé, de l'or, du cuivre, du charbon. Le Sud-Africain où erraient naguère encore des tribus sauvages que le vieux monde ignorait, voit s'élever chaque jour des villes munies des derniers perfectionnements modernes, voit ses plaines se défricher, ses mines s'exploiter. Et tout cela est dû au chemin de fer qui, en 20 ans, a modifié ces deux régions du globe, et vaincu aussi bien les frimas glacés que les ardeurs d'un soleil brûlant.

Au début de 1904, l'Afrique anglaise du Sud comprenait les chemins de fer suivants que nous allons successivement étudier :

Colonie du Cap.....	2.396 milles	
Colonie du Natal.....	612	—
Colonie du fleuve Orange.	442	—
Transvaal.....	895	—
Rhodesia.....	2.193	—
British Central Africa Pro- tectorate.....	50	—

Chemins de fer de la colonie du Cap

La Colonie du Cap fut fondée en 1652 par les Hollandais, et dirigée pendant près de cent cinquante ans par la Compagnie hollandaise des Indes Orientales.

Après une période singulièrement prospère, cette Compagnie perdit petit à petit de sa puissance : le contrôle du pays lui échappa et les Boers se trouvaient dans un déplorable état d'anarchie quand, à la fin du XVIII^e siècle survint la Révolution française et les complications politiques qu'elle amena en Europe.

A la faveur des embarras de la Hollande, les Anglais s'emparèrent de vive force de la Colonie, le 16 septembre 1795. Ils trouvaient ainsi l'occasion d'être seuls maîtres de la route des Indes. Des révoltes sanglantes marquèrent les premières années d'occupation et à la paix d'Amiens, la Colonie fut restituée à ses premiers possesseurs. Mais quatre ans plus tard, ils conquièrent de nouveau ce territoire, dont ils appréciaient la haute importance politique et commerciale.

Cet épisode montre avec quelle énergie les An-

glais persévèrent dans le rôle qu'ils se sont assignés. Ils voulaient la route des Indes à eux. Plus tard, quand l'isthme de Suez fut percé, il fallait, pour conserver la haute main sur la navigation en Extrême-Orient, posséder l'Égypte ; les Anglais profitant habilement de nos fautes s'en sont emparés.

Possesseurs de la Colonie du Cap, mais en but aux attaques continuelles de leurs voisins les Boers, ils voulurent se débarrasser de ces derniers, et cette lutte sanglante se perpétua à travers tout un siècle avec des alternatives diverses. Mais à force d'habileté et d'énergie ils sortirent en 1902 vainqueurs. Et maintenant qu'ils ont assis leur puissance dans tout le Sud Africain, que du lac Tanganyika au Cap flotte le drapeau anglais, ils organisent ces contrées avec une hâte fébrile, car, de nos jours plus que jamais « Time is Money ».

Pour répandre la vie et l'activité dans ce domaine immense, on ne pouvait se contenter des moyens rudimentaires de transport employés par les Boers dans leur grand trek. Les chars à bœufs à l'allure si pastorale, si moyennageuse ne convenaient plus à un développement intensif. Transports rapides et économiques, voilà la devise de toute puissance qui désire tirer de ses colonies ce qu'elle est en droit d'en attendre.

Le facteur temps est devenu dans l'économie mondiale un facteur essentiel de prospérité. Perfectionnement des outils, perfectionnement des

moyens de communications, tout dans la vie actuelle tend, en quelque sorte, à allonger l'existence humaine en lui faisant rendre en quelques minutes ce qui nécessitait des jours entiers jadis. Le temps devient de plus en plus un objet de luxe, que seuls les gens fortunés peuvent dépenser sans compter. Aussi n'est-il pas étonnant de voir les Anglais dont le sens pratique ne s'est jamais démenti, couvrir de rails leurs nouvelles conquêtes et par ce moyen donner au temps son maximum de valeur marchande.

Après la percée de l'isthme de Suez, la Colonie du Cap menaçait de devenir une colonie dont le développement ne se serait effectué que lentement, puisque son rôle sur la route des Indes n'était plus nécessaire. Couverte de montagnes et de plateaux que la sécheresse rend souvent stériles, privée par l'émigration des Boers de cultivateurs intelligents et connaissant les modes de culture réclamés par la nature du sol, l'avenir de ce vaste domaine n'apparaissait pas brillant. A peine aujourd'hui une infime partie de cette région est-elle mise en valeur. Mais ce pays qui, rejeté en dehors des grandes voies de communication, semblait devoir longtemps rester une colonie pauvre et à peine capable de se suffire à elle-même, fut révolutionné par les découvertes minérales qui se firent soit sur son territoire, soit dans les contrées voisines. En 1870, des mines de diamant furent trouvées à Kimberley. Cet événement bouleversa la situation économique d'un seul coup et donna au pays l'impulsion qu'il avait jusqu'alors vainement attendu.

Dès ce moment, la colonie du Cap fut connue, des milliers d'émigrants y vinrent et la population blanché doubla rapidement. Les chemins de fer que nécessitait l'exploitation furent établis, et ses premiers tronçons, aux mains d'hommes habiles, devinrent en peu d'années un instrument de trafic et de domination.

En principe les voies ferrées furent commencées dans la Colonie du Cap par des entreprises particulières et quand, en 1873, elles furent rachetées par le Gouvernement, 63 milles seulement étaient en exploitation. De nouveaux travaux furent alors commencés de trois directions différentes dont les points de départ étaient les principaux ports de la Colonie : Cape Town, Port Elizabeth et East London.

En 1885, 1600 milles étaient ouverts au trafic. A cette époque et pendant près de trois ans il y eut un arrêt quoique l'étude des voies de communications nécessaires à l'exploitation des territoires de l'intérieur n'ait pas été perdue de vue.

La découverte de champs d'or dans le Transvaal donna une impulsion subite et rapide dans la construction des voies ferrées, et cette impulsion se poursuit, chaque jour encore, jusqu'au centre de l'Afrique. L'organisation de la Rhodesia en est la preuve.

Les chemins de fer de la Colonie du Cap sont divisés en trois réseaux, connus sous les noms de Western, Midland et Eastern system.

Nous allons passer rapidement en revue les différentes lignes de ces réseaux.

1° *Western System.*

La voie principale court de Cape Town à Vryburg sur une distance de 774 milles (1).

De cette artère se détachent les tronçons principaux suivants :

Wynberg et Simon's Town (20 milles) desservant les faubourgs peuplés de Cape Town et les plages renommées des environs de cette ville.

Malmesbury (30 milles), centre important de culture, où on récolte une grande quantité de céréales.

Caledon (53 milles) se détache de la ligne principale à Eende Kuil et traverse le Sir Lowry Pass dont la situation si pittoresque attire beaucoup de touristes.

Citons encore le Cape central Railway (63 milles) construit par une Compagnie privée grâce à une subvention du gouvernement, qui réunit Worcester, centre important de viticulture, à Swellendam, et traverse des districts où l'agriculture est très développée. Cette ligne se prolonge maintenant jusqu'à Riversdale.

Enfin un petit chemin de fer à voie étroite (2 pieds) part de Kalabas sur le tronçon de Malmesbury et passant par Darling, atteint Hopefield après avoir parcouru 50 milles.

(1) Le mille anglais — 1609 m. 31, le pied anglais 0 m. 304 le pouce 0 m. 025.

Les chemins de fer du gouvernement du Cap finissent à Vryburg, mais la ligne est continuée par la Compagnie des chemins de fer de la Rhodesia. A la suite d'un arrangement daté du 15 novembre 1897, toute la ligne construite de Vryburg à Buluwayo a été confiée, pour l'exploitation, à la direction du gouvernement du Cap. A l'achèvement de la voie jusqu'à Palachwe, la Compagnie des chemins de fer reçut des subsides annuels de 20.000 livres (1) et de 10.000 livres payables respectivement par le gouvernement impérial et la British South Africa Company.

2° *Midland System.*

Le Midland System ou réseau central part de Port Elizabeth et rejoint le Western System à de Aar, après un parcours de 339 milles. A Naauwpoort Junction, la ligne principale se bifurque et se dirige vers l'Orange River Colony et le Transvaal.

Sur cette voie se greffent différentes lignes adjacentes, dont voici les principales : de Zwartskops se détache un tronçon qui, par Uitenhage et Graaf-Reinet, rejoint la ligne de Port Elizabeth à de Aar, à Rosmead-Junction, après avoir parcouru 276 milles. Ce tronçon, terminé le 3 mars 1898, fut construit pour desservir d'importants districts agricoles riches en fruits et en grains de toute espèce.

Une autre voie part de Alicedale et atteint Graham's Town (35 milles).

La livre anglaise vaut environ 25 fr. 25.

Une compagnie privée, la Compagnie Kowie a obtenu de la prolonger jusqu'à Port Alfred, c'est-à-dire pendant 43 milles, et elle a reçu pour ce travail un subside du gouvernement.

Une ligne de jonction de 83 milles de longueur existe à l'heure actuelle avec le Eastern System (Réseau de l'Est). Elle part de Rosmead Junction, à 243 milles de Port Elizabeth, et atteint Stormberg-Junction situé à 221 milles d'East London. De Bamboo-Junction sur cette ligne se détache un embranchement de 16 milles de longueur, destiné à relier à la voie ferrée les Cape Collieries Company's mines. Cet embranchement a été racheté par le gouvernement en 1901, dans l'espoir de faciliter le développement des mines de charbon qui se trouvent en abondance dans le voisinage.

Il y a quelques années, une société privée, avec l'appui financier du gouvernement, avait résolu de construire plus au Sud dans des districts très fertiles et très peuplés, une autre ligne de raccordement. Mais après une série d'essais plus ou moins infructueux, le gouvernement fut obligé de reprendre la concession et de construire la ligne à ses frais. Cette voie part de Sommerset East et gagne par Fort Beaufort, le réseau de l'est à King's William Town, après un parcours de 154 milles.

Citons encore pour être complet, la ligne de Klipplaat à Oudtshoorn qui parcourt quelques-uns des districts les plus productifs de la Colonie et qui tôt ou tard, se prolongera jusqu'à Mosel Bay.

Enfin, en 1898, le Parlement autorisa la cons-

truction d'une ligne à voie étroite de 2 pieds qui devait relier Port Elizabeth à Avontuur (179 milles). Pour la première fois on tentait ainsi dans la Colonie du Cap l'utilisation d'une voie franchement étroite, sur une longue distance. Il est probable que cet essai ne donnera pas entière satisfaction pour peu qu'il y ait quelque trafic. L'histoire de la Beira Railway est là pour le prouver ; et il devient de plus en plus évident que dans les colonies africaines, à moins de circonstances toutes spéciales, il faut éviter les voies trop étroites et les voies trop larges. L'expérience de ces dernières années semble démontrer la supériorité de la voie de 1 mètre qui tout en s'accommodant bien des difficultés du sol, est susceptible d'un bon rendement et peut supporter des poids lourds et des vitesses relativement grandes.

3° *Eastern System* (Réseau de l'Est).

La ligne principale partant de East London s'arrêtait primitivement après un parcours de 280 milles à Aliwaal North, sur la rive méridionale du fleuve Orange, limite entre la colonie du Cap et l'Etat libre d'Orange. Quand, en 1889, les voies ferrées furent construites dans cet Etat, pour gagner le Transvaal, on établit une liaison entre la ligne d'East London et le réseau d'Orange. La bifurcation se trouvait à 33 milles au Sud de Aliwal North et la ligne atteignait Springfontein dans l'Etat libre.

En dehors des jonctions citées précédemment entre les réseaux de l'Est et du Centre, il existe un

embranchement de 150 milles de long, construit récemment et qui met en relations Cookhouse et King William's Town.

Comme lignes secondaires, nous pouvons citer celle qui réunit Storkstroom aux Indwe Coal Mines qui, construite par une société privée, fut dernièrement rachetée par le Gouvernement.

En décembre 1900 une ligne légère à écartement normal fut ouverte au trafic entre Bowkers Park et Tarkastadt sur une longueur de 30 milles $1/2$. Des études préliminaires ont été faites dans les districts généralement peuplés et fertiles de Transkei et de East Griqualand, pour relier la colonie du Cap au Natal.

Tels sont, dans leur ensemble, les différents réseaux qui existent actuellement dans la colonie du Cap. Comme on a pu le voir, trois lignes principales existent, qui pénètrent soit dans le Bechuanaland et de là dans la Rhodesia, c'est le premier tronçon de la ligne du Cap au Caire, soit dans l'Etat libre d'Orange, maintenant Colonie du fleuve Orange et de là au Transvaal. Enfin entre ces voies de pénétration, des lignes de jonction, dont les mailles se rétrécissent de jour en jour par suite de la construction de nouveaux embranchements et du développement industriel et agricole. En somme, seules les contrées au Sud-Est et à l'Est de la Colonie sont munies de chemins de fer en nombre relativement considérable, surtout si on considère l'organisation récente de la colonie. Tous les efforts se sont d'abord portés sur les

moyens de pénétration rapides vers les mines d'or ou de diamant ; de là les trois voies principales construites.

Puis n'obéissait-on pas alors à un calcul politique qui consistait à enserrer les deux pays que l'Angleterre convoitait, d'un réseau de chemins de fer qui permit un rapide transport de troupes et un ravitaillement facile. Les trois ports du Cap, de Port Elizabeth et d'East London n'étaient-ils pas les bases d'opérations futures auxquelles il s'agissait de se relier au plus vite ?

Comment la campagne entreprise aurait-elle tourné si les chemins de fer n'avaient pas existé ! Au milieu du veld dévasté, qui aurait apporté vivres et munitions ? Les organes de transport ont été dans cette guerre un atout sérieux dans les mains de l'Angleterre. Tant il est vrai, que de nos jours, et même aux colonies, la voie ferrée joue un rôle de plus en plus important, et que c'est à son organisation qu'est due une partie des succès militaires.

La partie Ouest et Sud-Ouest de la colonie, du reste moins fertile est complètement démunie de chemins de fer. Tous les efforts financiers se sont avec juste raison portés ailleurs, dans des contrées où l'agriculture, l'exploitation des mines de charbon peut rendre plus de services immédiats.

En dehors de ces voies ferrées, le gouvernement de la colonie du Cap administre d'autres lignes, dans le Bechuanaland et la Rhodesia. Nous les étudierons plus loin en parlant des réseaux de ces pays.

A l'exception de quelques tronçons, ceux de la Copper Mining Company dans le Namaqualand, par exemple, toutes les lignes de l'immense empire Sud-Africain sont construites à l'écartement de 3 pieds 6 pouces, à peu près 1^m04. Les voies sont bien et solidement établies. La vitesse des trains, leur confort ne laisse rien à désirer surtout pour des chemins de fer coloniaux. On s'est particulièrement attaché à donner aux voyageurs une installation suffisante pour permettre de grands trajets sans trop de fatigue.

De longs wagons couloirs, chauffés et aérés avec soin pour éviter les brusques changements de température fréquents dans ce pays, suspendus avec les derniers perfectionnements, sont employés pour les trains qui traversent la colonie. Ils sont en outre éclairés à l'électricité, munis de lavabos et de couchettes qui, moyennant de légers suppléments, donnent aux passagers les moyens de voyager confortablement.

Une fois par semaine, un train spécial, avec des premières seulement, part pour les colonies d'Orange et du Transvaal. Un wagon restaurant y est adjoint. Ce train spécial au retour, arrivant du Nord chaque vendredi dans l'après-midi à temps pour permettre l'embarquement des voyageurs à bord des paquebots en partance, s'arrête aux Docks même de Cape-Town. Des bureaux sont établis sur le parcours où l'on délivre les billets pour une destination quelconque. Inutile de dire que l'agence Thomas Cook and Sons a dans les

principales stations de nombreux représentants.

L'Official Tariff Book of the Cape Government Railway contient une carte excellente des chemins de fer de la colonie et donne toutes les indications nécessaires au voyageur bien mieux que ne le font nos livrets Chaix. C'est une sorte de guide officiel, mais qui n'a d'officiel que le nom, en ce sens qu'il n'est pas un simple alignement de chiffres d'heures, de distances et de prix, mais qu'on y trouve une foule d'indications utiles et même agréables pour un voyageur.

Le cachet des régions traversées, près des côtes, est très différent dans chaque réseau, quand au contraire on s'élève à des altitudes assez considérables, les caractères du pays tendent à devenir semblables. La contrée sillonnée par les réseaux de l'Ouest et du Centre est de beaucoup la plus pittoresque, bien que le premier de ces deux systèmes parcourt une grande partie de la région de Karroo, aride sans doute, mais qui ne manque pas de pittoresque. Après les pluies toute cette contrée, retrouvant sa fertilité latente, se couvre en quelques jours d'une abondante verdure toute parsemée de fleurs aux couleurs fraîches et riantes.

Le réseau de l'Est au contraire bien moins accidenté, traverse un pays vert gazonné, et relativement peu mouvementé et peu intéressant.

Nous n'entrerons pas ici dans des détails techniques de construction qui ne sont du reste pas de notre compétence et qui sortiraient du cadre de

cette étude. Mais ce qu'il faut surtout remarquer, c'est que ces lignes ont été solidement établies et peuvent permettre un trafic considérable.

En effet si nous jetons les yeux sur le rapport établi en 1901 par le Directeur général des chemins de fer nous y relevons les chiffres suivants qui, cependant, s'appliquent à une époque troublée, une période de guerre. Les recettes nettes o/o du capital émis se sont élevées en 1900 à £ 6.5.0.

Les recettes brutes sont montées à £ 3.520.537.

Les dépenses brutes sont montées à £ 2.198.201.

Les recettes nettes ont donc été de £ 1.322.332, soit de plus de 33 millions. Combien de chemins de fer Européens peuvent se vanter de gagner de tels bénéfices !

Du reste voici un tableau qui marque la marche progressive du trafic des lignes du Cap. Depuis le 1^{er} janvier 1881 jusqu'au 1^{er} janvier 1901, c'est-à-dire en vingt ans les résultats acquis sont les suivants :

De 1881 à 1886 inclusivement les chemins de fer ont perdu £ 914.084 après avoir payé à leurs obligataires 4 o/o.

De 1887 à 1900 inclusivement les gains ont été de £ 5.065.973, non compris toujours le paiement de 4 o/o aux obligataires.

Donc en vingt ans, tous frais payés, dettes remboursées, les lignes ont gagné plus de 100 millions.

Il est à noter que le changement favorable dans les résultats financiers de l'exploitation à partir de

1887 provient de ce que, à cette époque, on découvrit les champs d'or du Witwatersrand et que c'est de ce moment que date la grande extension donnée aux chemins de fer dans la colonie d'Orange et le Transvaal.

En effet les voies ferrées du Cap comprenaient en 1881, 937,5 milles, en 1903 on en compte 2396.

Cette extension des chemins de fer a beaucoup profité à l'administration, car tandis qu'en 1900 le nombre de milles est un peu plus du double de celui existant en 1881, les recettes ont plus que sextuplé.

Aussi le Directeur général des chemins de fer, qui nous a fourni tous ces documents officiels et que nous ne saurions trop remercier de sa complaisance, peut-il écrire dans son rapport avec une légitime fierté en regardant le chemin parcouru : « Je pense que somme toute la colonie peut se féliciter des résultats financiers obtenus par l'exploitation des chemins de fer en 20 ans ».

La guerre causa cependant, à cette époque, une influence déprimante sur la marche des affaires :

« L'effet de la guerre sur le trafic civil, a été, disons-le sans crainte, désastreux. Des milliers de tonnes de marchandises attendent, accumulées dans les ports, les moyens de les diriger vers l'intérieur. Je dois pourtant reconnaître avec satisfaction que tout le monde, dans la colonie, a accepté de bonne grâce cette situation due aux opérations militaires. Quand la guerre sera terminée, il y aura une quantité colossale de mar-

chandises à expédier, mais nous serons alors avec notre matériel, plus capables que maintenant, de répondre aux exigences de la situation ; car le trafic a été sérieusement retardé jusqu'à présent par l'obligation de ne faire marcher les trains que pendant le jour. » (Rapport du Directeur général des chemins de fer.)

Pendant toute la durée de la guerre, la direction des chemins de fer s'est empressée de se conformer aux exigences de la situation militaire. Et elle y est si bien parvenue que Lord Robert a cru devoir lui rendre un hommage dans la lettre suivante :

« Je saisis l'occasion pour vous adresser, en ma qualité de commandant en chef dans l'Afrique du Sud, à vous personnellement et à tous ceux sous vos ordres, les remerciements les plus reconnaissants pour l'aide précieux que vous avez toujours rendu aux autorités militaires. J'aurais voulu trouver l'occasion de vous remercier publiquement, ainsi que tous vos subordonnés, mais le temps ne l'a pas permis.

» Que cette lettre soit le témoignage de ma sincère admiration pour leurs efforts dévoués faits en vue de faciliter la tâche de l'armée dans le Sud de l'Afrique. »

A cette époque, du reste, les chemins de fer de la colonie du Cap étaient déjà très bien outillés pour effectuer de grands transports, puisqu'elle possédait environ 13.000 wagons et près de 500 machines.

Un document assez curieux que nous avons

trouvé dans le rapport précité, indique le nombre considérable de voyageurs qui prennent le train sans billet ou voyagent dans une classe supérieure à celle à laquelle ils ont droit. Les sommes perdues par ce fait sont si considérables, que le Directeur Général demande à cors et à cris une loi pour punir les délinquants.

Deux éléments sont indispensables à la marche des chemins de fer, l'eau et le charbon.

On a souvent dit que l'Afrique du Sud était un pays soit de cocagne, soit de famine. Sur quelques points on souffre de pluies trop abondantes et sur d'autres, c'est la sécheresse absolue. Bien des travaux, bien des captages ont été faits, mais il reste encore beaucoup à faire pour posséder de l'eau d'une façon commode et continue. En 1899, sur l'Eastern System, la sécheresse fut si grande, que l'on fut obligé pour ne pas interrompre les opérations militaires, d'organiser à grands frais des trains remplis d'eau.

Quant aux combustibles, les difficultés ne sont pas moins grandes. On peut se figurer aisément à quels obstacles la Direction se butte pour se procurer le charbon nécessaire à ses nombreuses machines. La même année 1899, la ligne de raccordement de Vereeniging fut coupée, et c'était elle qui apportait la plus grande partie du combustible. A certains moments on ne possédait que le charbon nécessaire pour trois ou quatre jours. Ajoutez à cela qu'à cette même époque, le prix du charbon anglais avait considérablement augmenté, et que peu

de navires étaient disponibles pour son transport. Mais maintenant les mines de Vereeniging de l'Indwe Coal C. sont suffisantes pour tous les besoins, et pour éviter le retour d'une pénurie de combustibles, qui a coûté plus de 25.000.000 fr., des dépôts de charbon pour 3 mois d'exploitation, sont constitués dans les différents centres.

Afin de dresser son personnel et d'avoir des chauffeurs, conducteurs, mécaniciens aptes à rendre de bons services, l'administration a créé des écoles de chemins de fer qui fonctionnent bien et donnent d'excellents résultats. Du reste, on s'occupe aussi d'améliorer le sort des employés et des sommes considérables ont déjà été dépensées dans ce but. Ainsi, de 1897 à 1900, c'est-à-dire en 3 ans, une somme de 2.500.000 fr. a été utilisée à cet effet. Et tout cet argent n'est pas employé en pure perte. En donnant aux ouvriers une instruction technique sérieuse, en les attirant par un soin constant de leurs intérêts et de leur bien-être, on arrive à posséder un personnel dévoué de professionnels, qui, connaissant bien leurs machines, les économisent en leur faisant rendre l'effort maximum.

A ce sujet nous pourrions citer un extrait du rapport du Directeur de la section d'exploitation. « La construction de maisons louées à bon marché, a produit chez les employés, un sentiment de satisfaction évidente, surtout chez les gens mariés chargés de famille. Durant la crise qui a sévi au moment de la guerre ces hommes assurés d'un bon

logement à proximité de leur ouvrage, ont été en état de nous rendre d'excellents services. Ils comprenaient qu'ils n'auraient pu nulle part se loger mieux et à meilleur compte. Ils ont donc résisté à la tentation, dans la majorité des cas, de chercher un emploi qui aurait pu leur offrir temporairement un gain plus élevé, et en restant fidèle à leur poste ils ont apporté un secours très efficace à la marche des opérations militaires. »

Aussi le nombre des accidents est-il relativement restreint sur ces lignes difficiles où la police est très rudimentaire. En l'année 1900 il n'y eut que 26 déraillements et 86 personnes tuées et 220 blessées sur près de 10.000.000 de milles parcourus et près de 14.000.000 de voyageurs transportés.

Il est peut-être intéressant de se demander à combien sont revenues ces différentes lignes. Le coût en a été relativement élevé, 10.000 livres par mille, soit, en chiffres ronds, 150.000 £ par kilomètre. Mais il faut se rendre compte que d'abord, à l'époque où la construction fut entreprise, les frêts de navires étaient plus élevés que maintenant où la concurrence a fait baisser les prix. Ensuite les ingénieurs se sont heurtés à un pays assez difficile où les travaux d'art ont été importants et dispendieux. Il faut considérer aussi que la voie a été posée avec des rails pesant 69 livres au mètre, ce qui a, en augmentant la solidité, déterminé des frais plus considérables (1).

(1) Il a été décidé dernièrement de remplacer ces rails par des rails plus lourds pesant 80 livres au mètre, sur les lignes

Enfin une dernière cause peut entrer en ligne de compte. A l'époque où l'éclatement des chemins de fer a reçu son plus grand développement, il était nécessaire d'aller vite, on construisait alors près de 200 kilomètres par an, ce qui nécessita un nombre considérable d'ouvriers ; la main-d'œuvre devint par cela même plus onéreuse.

Toutes ces causes de dépenses qui existaient en partie lors de la construction des chemins de fer de la Rhodesia, ont cependant été atténuées dans une large mesure quand on a poursuivi le réseau du Nord jusqu'à Bulawayo. Comme nous le verrons plus loin, la dépense n'aurait été que de 40.000 fr. par kilomètre. Il est vrai que les ingénieurs ont eu moins de difficultés de terrains à surmonter, ayant affaire à une contrée relativement plane, et surtout qu'ils ont su profiter de l'expérience acquise par leurs collègues de la Compagnie du Cap.

Les tarifs des chemins de fer sont en somme peu élevés. Les prix des billets en 1^{re}, 2^e et 3^e classes sont respectivement de 3 d., 2 d., 1 d. par mille. Les billets d'aller et retour sont dégrévés de 25 0/0 du prix de deux billets simples. Les enfants au-dessous de 3 ans ne payent pas et de 3 à 12 ans payent demi-place. Des réductions importantes sont accordées aux sœurs de Nazareth et infirmières

principales. Différentes adjudications furent faites en Angleterre, les Américains et les Belges obtinrent une grande part des commandes.

des hôpitaux, aux membres d'associations scientifiques, aux congressistes, aux ministres des différentes religions, aux voyageurs de commerce, etc. En général, on réduit le prix de moitié ou on permet de monter dans une classe supérieure avec un billet de classe immédiatement inférieure.

Chaque voyageur peut, sans supplément, se faire accompagner d'un certain poids de bagages. Ce poids est respectivement de 100, 75 et 50 livres anglaises (1) pour les passagers de 1^{re}, 2^e et 3^e classes.

Quant aux marchandises, nous ne pouvons ici indiquer les différentes séries de prix qu'elles comportent. Ceux-ci ont du reste été dernièrement baissés d'une manière très sensible, à partir du 1^{er} février 1903. C'est ainsi qu'une tonne de marchandises pour se rendre de Port-Elisabeth à Buluwayo paie beaucoup moins que pour atteindre ce dernier point en partant de Beira et cependant la distance est plus que double.

Cet abaissement de tarifs peut être expliqué par plusieurs raisons. La colonie possède ses chemins de fer, par conséquent elle n'a pas à craindre les réclamations d'actionnaires qui voient leur intérêt présent plutôt que la prospérité future et rapide du pays. Les bénéfices que l'on peut désirer, ne doivent donc pas dépasser la somme que réclame l'intérêt et l'amortissement des obligations, l'entretien des lignes et du matériel et la construction de nou-

(1) La livre anglaise pèse 0 k. 453 ; la tonne pèse 1016 k.

velles lignes ? Ce que le Gouvernement doit chercher avant tout, et ce qu'il a compris parfaitement, c'est de mettre l'outil qu'il possède à même de rendre au pays le plus de services possibles. Or la vie matérielle est très chère dans cette région. Les aliments de première nécessité doivent donc y pénétrer à des prix de revient abordables. Il faut développer l'industrie, l'agriculture, le commerce. Il est par conséquent de toute nécessité de permettre à ces différentes branches de l'activité humaine de se créer, de s'implanter à bon marché. Ce qu'on perd actuellement en recettes de chemins de fer, sera regagné, et largement, plus tard par le mouvement économique du pays, par les impôts et par les mille manières dont l'industrie, le commerce et l'agriculture se servent pour rendre à l'Etat l'argent qu'il lui a en somme prêté par l'abaissement de ses tarifs de transport.

Cette conception, nous nous hâtons de l'ajouter, ne peut être appliquée partout. Très bonne dans des pays neufs qu'il faut avant tout développer rapidement, elle peut être d'un emploi dangereux dans des pays déjà en pleine possession de leurs moyens d'action, où il y a d'autres intérêts à ménager et à prendre en considération, où la concurrence suffit souvent pour amener les tarifs à un niveau raisonnable.

Quoi qu'il en soit, nous ne pouvons nous empêcher d'admirer la façon magistrale dont le gouvernement du Cap a compris l'opportunité de cette mesure et l'a appliquée. De ce coup, il a attiré à

lui une partie des marchandises qui pénétraient en Rhodesia par la voie de Beïra. Il est vrai de dire que la Mashonaland Railway Cy qui administre ce dernier chemin de fer pourra, par un léger abaissement de tarif, rétablir l'équilibre, même à son profit, et que ses recettes, déjà fort imposantes, ne décroîtront pas ; il y a un tel écart de distance entre Port-Élizabeth-Buluwayo et Beïra-Buluwayo que l'avantage restera toujours à la Mashonaland Railway Cy. Du reste, nous reviendrons sur cette question quand nous étudierons les chemins de fer de la Rhodesia.

Avant de parler de l'avenir qui semble réservé à ces lignes, il sera peut être intéressant d'étudier sommairement les trois ports qui alimentent leur trafic et le chiffre d'affaires que cette contrée a présenté dans les dernières années. Ces données permettront d'apprécier sérieusement les services que pourront rendre les chemins de fer et les bénéfices que la colonie a lieu d'escompter.

La plupart de ces renseignements sont extraits du rapport rédigé le 21 août 1903, par M. Henri Birchenough, envoyé en mission dans le Sud de l'Afrique par le Ministre du Commerce anglais (1).

Cape Town (le Cap) vient au premier rang par son ancienneté et sa place actuellement prépondé-

(1) Ce document nous a été communiqué par M. Boose bibliothécaire de l'Académie royale de géographie de Londres auquel nous ne saurions être trop reconnaissant pour son obligeance extrême.

rante, quoique ses perspectives d'avenir ne soient peut-être pas aussi grandes que celles de certaines villes de ces contrées. Elle est et sera probablement le principal port sud-africain pour les passagers, quand, surtout, les extensions et améliorations projetées dans son port seront accomplies. Elle offrira même, alors, pour le trafic général des facilités beaucoup plus grandes qu'elle n'en donne actuellement. A l'heure présente, le commerce en détail y est plus considérable que partout ailleurs, spécialement en objets de luxe. Cape Town dessert un arrière-pays étendu et important, comprenant la province de l'Ouest, et est utilisée comme dépôt et station d'attente de tout l'intérieur du pays pour ce qui est généralement appelé sous le nom d'articles à la mode. Mais son éloignement des principaux centres est si grand, comparé à celui des autres ports, qu'il est en quelque sorte fermé à toutes les marchandises encombrantes et pesantes, et son commerce restera toujours local. Sa prospérité, comme capitale, est assurée, mais sa position comme port international semble plutôt diminuer que prendre de l'importance. Sa situation sera encore plus menacée si le projet d'un port construit dans son voisinage, à Saldanha Bay, voit enfin le jour.

Port-Elizabeth (Algoa Bay) est un centre commercial important et un port très actif. Aussi a-t-on pu l'appeler le « Liverpool du Sud de l'Afrique ». Un trafic énorme s'y fait, car il dessert directement la région de Kimberley, ainsi que toutes les colo-

nies qui composent le Sud de la Rhodesia. L'excellent équipement et l'aménagement de son port ont amoindri en grande partie le désavantage naturel présenté par l'ouverture accentuée de sa rade, dans laquelle les lames pénètrent trop facilement. D'autre part, le dispositif adopté pour sa jetée, qui peut s'étendre indéfiniment, lui assure une ample participation dans le développement futur de ces contrées. On a su y tirer parti des avantages et même des désavantages. Aussi, les efforts n'ont-ils pas été vains, puisque, même pendant la guerre, l'extension de son commerce ne s'est pas ralentie.

East London a aussi réalisé de grands progrès, en améliorant sans cesse les moyens d'action de son port. Cependant, il faut noter qu'il y a à l'entrée une barre très dangereuse, très redoutée, qui éloigne les navires au profit des ports voisins de Durban et de Lourenço-Marquez. Cette ville dessert un arrière pays très riche, comprenant le Transkei, et elle est aussi la principale voie d'accès pour les marchandises dirigées vers la Orange River Colony et le Basutoland. Étant un peu plus rapprochée du Transvaal que Port-Élizabeth, avec, en conséquence, des prix moins élevés pour le transport en chemins de fer, elle sert de dépôt pour les machines et autres marchandises pesantes à destination de Johannesburg. Lorsque les lignes projetées dans la Orange River Colony seront achevées, elle sera de beaucoup plus rapprochée de Kimberley et de la Rhodesia du Sud, via Springfontein. Son trafic augmentera d'autant, bien que la ligne

ferrière comporte de fortes rampes qui rendent la traction quelquefois difficile.

Le tableau suivant montre la répartition des importations entre ces trois ports pendant les années 1900, 1901 et 1902, et indique leur importance relative.

	1900	1901	1902
Cape Town.....	7.821.873	2.909.822	12.759.901 £
Port Elizabeth..	5.451.205	6.787.267	10.292.121 £
East London....	2.718.919	7.587.639	7.281.207 £

Ainsi, tandis que l'année 1900 a déjà rapporté aux chemins de fer de jolis bénéfices, alors que les trois ports tête de ligne ne recevaient que 15.646.637 £, ceux de l'année 1902 ont dû encore être plus considérables, puisque les importations se sont élevées alors à 28.915.365 £, soit à plus de 700 millions. Malheureusement, nous n'avons pu nous procurer les chiffres officiels pour ce dernier exercice, en ce qui concerne les recettes des chemins de fer.

Puisque tout le commerce doit fatalement passer dans ces pays neufs par les ports cités ci-dessus, sans compter ceux de Durban, Lourenço-Marques et Beira, il est de toute évidence que les moyens de communications auront une grande importance sur le développement économique du pays. Pendant la période qui suivit la conclusion de la paix, les chemins de fer existants parurent incapables de rendre tous les services qu'on était en droit d'en attendre. Sans doute, une suite de

circonstances malheureuses rendit leur utilisation très délicate et les empêcha de mettre en œuvre toutes leurs ressources. Beaucoup d'hommes d'affaires exprimèrent alors l'opinion que, par des dispositions plus habiles, leur capacité de transport pourrait être grandement augmentée. Mais cette question est du ressort des gens compétents en la matière et nous n'avons pas assez de documents précis pour la discuter. Cependant, on peut affirmer qu'actuellement les lignes sont loin de présenter une élasticité de rendement suffisante pour pouvoir faire face à un trafic qui augmente de jour en jour.

D'un autre côté, de nouvelles lignes sont instantanément demandées pour ouvrir des régions entières à l'agriculture ou à l'industrie. Ces régions, à l'heure présente inexploitées ou difficilement exploitables, réclament des moyens de transport rapides et peu onéreux, surtout en ce qui concerne les mines. De plus, des territoires fertiles, qui permettraient, en jetant des produits de première nécessité sur le marché, de rendre la vie moins coûteuse, ne peuvent être mis en valeur, faute de moyens d'accès. Et quand ces lignes seront établies, les anciennes voies seront encore plus insuffisantes.

Aussi, le gouvernement colonial, reconnaissant l'urgence de ces modifications ou constructions, a-t-il dressé un plan qu'il s'agit de mettre vite à exécution. Car si le travail n'est pas rapidement mené, le trafic toujours grandissant procurera bien

des difficultés aux chemins de fer, qui ne pourront répondre à ses demandes. Mais on se heurte alors à une main-d'œuvre rare, chère et peu assurée. Ce problème, un des plus ardues qui se posent dans tout le Sud-Africain, n'est pas, comme on peut le voir, une question de vie ou de mort pour les mines seules. Les grands travaux publics souffrent beaucoup du manque de bras.

En ce qui concerne la colonie du Cap, voilà les modifications qui ont été adoptées et qui profiteront non seulement à la colonie et à ses voisins, mais aussi à l'Angleterre, qui fournira en grande partie le matériel, rails, locomotives, wagons, nécessités par ces projets nouveaux. La politique du gouvernement se propose d'atteindre un double but.

D'abord, accroître la capacité de transport des lignes principales de pénétration.

Ensuite, construire des lignes ayant pour objectif le développement de la colonie.

Pour résoudre le premier but, on a décidé d'améliorer les voies en remplaçant les rails de 60 livres par des rails de 80 livres. Le nombre des croisements, puisque tous ces chemins de fer sont à voie unique, sera augmenté, et on en établira tous les quatre milles au maximum. Enfin, de nouvelles locomotives plus pesantes et plus puissantes (102 à 105 tonnes avec leur tender) seront utilisées pour traîner le plus de poids possible. On espère, de la sorte, arriver à pouvoir transporter cent mille tonnes par mois ou douze cent mille par an.

Quant aux créations nouvelles destinées à accroi-

tre le développement des colonies, tout l'effort s'est porté maintenant vers le Transvaal et l'Orange, comme nous le verrons plus loin quand nous parlerons de ces deux régions. En effet, c'est là actuellement que s'est concentrée toute l'activité du Sud de l'Afrique. C'est dans ces contrées que, grâce aux mines d'or, on peut escompter un accroissement rapide de prospérité, en attendant que l'agriculture, plus lente dans ses résultats, puisse entrer en ligne de compte. Il a fallu d'abord courir au plus pressé. Créer des chemins de fer au Transvaal et dans l'Orange est l'œuvre la plus urgente.

Naturellement aussi, en aidant par des communications plus rapides l'essor industriel de ces contrées, on facilite grandement leur développement agricole. Le sol est fertile; les Boers, revenus à leurs fermes, les rebâtissent, et il y a tout intérêt à leur faciliter la tâche pour donner à ces agglomérations d'ouvriers et de mineurs des aliments abondants, à bon marché et trouvés à proximité.

Quel est donc l'avenir réservé à la colonie du Cap pour que, les travaux à peine terminés, on sente la nécessité de se remettre à l'œuvre et d'accroître encore les moyens déjà puissants dont elle disposait. Cette région, qui, pendant des années, a paru déshéritée et bonne tout au plus à offrir un relai aux navires voguant vers les Indes, a eu l'heureuse chance de voir tout à coup, à deux pas de ses frontières, la terre s'entrouvrir et montrer ses pépites et ses diamants.

Cette révélation fut pour elle l'heure du réveil économique. Que de prospecteurs, d'ingénieurs, de marchands la traversèrent pour courir vers cet Eldorado nouvellement sorti de l'ombre, oublié depuis des siècles, depuis les temps reculés de la reine de Saba et du royaume d'Ophir. Dans les ports de la Colonie du Cap s'arrêtaient de nombreux navires qui débarquaient hommes et matériel. Les chemins de fer qui marchaient alors à perte, enregistrèrent des bénéfices. Tout ce qui était nécessaire à l'existence de ces émigrants, de ces chercheurs d'or arriva à encombrer les docks, les magasins de Cape Town, de Port-Élizabeth et d'East London. Car les chercheurs d'or qui réussissaient voulaient avoir un confort, un bien-être immédiat et changer leur fortune, parfois vite et mal acquise, en plaisir et en jouissance. Puis, rapidement, le cercle s'élargit autour des trois ports, la prospérité gagna de proche en proche, et jalonna pour ainsi dire les grandes voies de pénétration.

Deux chiffres feront mieux ressortir encore ce développement, ce sont ceux qui indiquent les importations en 1893 et en 1902. D'un côté, 11.344.284 £; de l'autre, 32.109.569 £. Ainsi, on constate une augmentation de près de 300 0/0 en 10 ans. Et encore, dans ces sommes ne sont pas comprises les importations faites au compte du Gouvernement impérial.

Et, maintenant que le traité de domination a été signé entre l'Angleterre et les anciennes Républiques, quel essor va prendre toute cette immense

contrée, régie par l'esprit si intelligemment pratique des Anglais? Car, il faut bien le reconnaître, nos voisins sont merveilleusement doués pour exploiter une contrée; ils ont acquis une sûreté de main, une habileté auxquelles les Américains seuls peuvent prétendre. Ils savent jeter leur dévolu sur des terriroires qui leur profitent et rien ne les lasse jusqu'à ce qu'ils en prennent possession. Et alors, appliquant toute leur énergie, toute leur expérience séculaire, ils transforment en peu de temps ces contrées et savent à merveille leur donner une valeur marchande.

On a dit que ce réveil soudain de l'activité britannique dans le Sud de l'Afrique, et en particulier dans la Colonie du Cap, n'était qu'un feu de paille dû à la nécessité de réparer les désastres de la guerre. Quand les stocks accumulés par deux ans de stagnation économique seront épuisés, ajoutait-on, il y aura un arrêt brusque, et les choses reviendront au point où elles en étaient avant la guerre. Citons à ce sujet ce que dit M. Birchenough :

« Il faut montrer avec toute évidence que le progrès du Sud de l'Afrique a été très rapide pendant ces dix dernières années, et qu'un développement plus rapide encore n'a pas été obtenu, par suite de l'incertitude causée par les appréhensions politiques. Quand la guerre vint, elle désorganisa les canaux du commerce, mais ne l'arrêta pas. Les opérations militaires firent beaucoup de mal aux constructions et au bétail, mais n'influèrent pas

sur les importations. Les grosses commandes de l'année dernière (1901) et de cette année, représentent non seulement le reconstituer des stocks, mais aussi les débuts de l'exécution d'entreprises projetées avant la guerre et seulement remises à après la paix.

» L'activité n'est pas limitée aux nouvelles Colonies ou aux branches du commerce, qui dans les anciennes Colonies avaient prospéré grâce aux mines d'or. Cette activité se remarque aussi dans le Natal et à un moindre degré peut-être dans la Colonie du Cap. Toutes mes recherches m'ont conduit à penser que l'état actuel n'est pas un « boom » mais le commencement d'une période d'expansion large et continue.

» Il y aura sans doute encore des reculs légers, des temps d'arrêts, mais aussi loin que ma vue peut s'étendre, ce ne seront que des incidents, des haltes précédant de nouvelles périodes de prospérité, telles qu'en comporte toujours un développement industriel et commercial sérieux et de longue haleine.

» J'ai demandé attentivement aux négociants et aux chambres de Commerce de la Colonie du Cap et du Natal pour savoir si, en dehors des relations avec les deux nouvelles Colonies, il y avait des symptômes de trafic plus intense dans l'intérieur même. Toujours il me fut répondu et l'examen des livres me l'a prouvé, qu'il existait un courant d'affaires de plus en plus important. On a même dit que toutes les classes avaient économisé pendant

la guerre, les marchands des villes en développant leur commerce devenu plus actif par suite d'un afflux de population, les fermiers en vendant leurs stocks à de bons prix ; la propriété a gagné de la valeur, les constructions s'édifièrent, et partout se développa un amour du confort et du bien être.

» La meilleure preuve de ce que j'avance est dans ce fait que les demandes, en tout ce qui concerne les articles de vêtements et d'usage domestique, ne se portent plus maintenant que sur des objets de bonne qualité. Autrefois il était importé une grande quantité d'étoffes à bon marché. De tels articles sont à présent presque invendables, car les acquéreurs insistent pour avoir de bons produits quitte à payer plus cher. Le niveau de la qualité demandée s'élève à peu près dans toutes les classes de marchandises, c'est la preuve la plus frappante d'une prospérité croissante. »

Ainsi, d'après cet expert en matière commerciale, il existe en ce moment même dans la Colonie du Cap une impulsion énorme, un regain d'activité. Sans doute ce n'est pas comparable à ce qui se passe dans les deux nouvelles conquêtes, mais le transit déjà important s'accroît de jour en jour ; les villes côtières elles-mêmes, débouchés obligés de toutes les transactions entre le monde et le Sud-Africain, s'augmentent continuellement. Petit à petit, ces grosses agglomérations débordent vers l'intérieur, s'allongent le long des voies ferrées, des exploitations agricoles se fondent, des terrains sont prospectés et qui sait, quand les richesses

minières du Transvaal et de l'Orange, les seules en vue pour le moment, auront été mises en exploitation, si les recherches, à peine entamées, dans la Colonie du Cap, ne permettront pas de donner à l'industrie dans ces contrées, un aliment sérieux et une base solide.

Chemins de fer de la Colonie du Natal

La Colonie du Natal d'environ 21,000 milles carrés, sur lesquels on peut compter environ 12 millions d'acres (1) propres à la culture, est située au Sud-Est de l'Afrique entre les Colonies du Cap, du Fleuve Orange et le Transvaal. Le sol admirablement fertile produit les plantes les plus diverses. Une partie de la côte, baignée par le canal de Mozambique porte les végétaux qui, tels que la canne à sucre, le thé, la vanille, exigent une terre chaude. Dans la région comprise entre 300 et 1.000 mètres d'altitude, le maïs et les céréales trouvent un sol qui leur convient et un climat plus tempéré. Si l'on monte plus haut jusqu'à 1.700 ou 1.800 mètres, on rencontre de superbes prairies, des pâturages abondants, où de nombreux troupeaux pourraient croître et prospérer.

Grâce aux hautes montagnes qui l'entourent, le Natal a l'heureuse chance d'avoir à discrétion, l'eau nécessaire à toute entreprise industrielle et commerciale. Enfin, un autre facteur de prospérité, le

(1) L'acre vaut 40 ares 467, le mille vaut 1.609^m31.

charbon s'y rencontre en abondance. Les principaux gisements houillers sont situés dans le Nord-Est de la Colonie, près de Dundee et de Newcastle, aux frontières du Transvaal et du Zululand; le combustible qu'on en extrait n'est pas d'excellente qualité, mais c'est un des meilleurs de toute l'Afrique du Sud, à l'exception toutefois de celui exploité aux mines de Wankie. A titre de renseignement et à la suite d'expériences faites en 1893, on a trouvé qu'il fallait pour produire la même quantité de chaleur, 1 kilog. de charbon du pays de Galles, 1 k. 28 de charbon du Natal, et près de 2 kilos de charbon Sud-Africain. Quant au prix, il revient à 25 francs la tonne prise sur le quai du Durban. A l'heure actuelle, on tire du Natal, plus de 350.000 tonnes de combustible par an.

Bref, ce pays de 1 million d'habitants environ, a tous les éléments pour devenir une Colonie en quelque sorte privilégiée, où l'homme n'a pour ainsi dire qu'à gratter le sol pour être récompensé de ses labeurs au delà même de ses espérances.

Aussi les Anglais, appréciant la valeur de ces contrées, se sont-ils appliqués à les doter au plus tôt de moyens de transport qui, dans un pays montagneux et tourmenté, sont indispensables à tout développement économique. Des chemins de fer y furent donc établis, et quand les découvertes faites au Transvaal vinrent étonner le monde, un trafic de plus en plus actif s'établit entre Durban et la capitale des Champs d'Or. Aussi M. Aubert, dans sa remarquable étude sur le Transvaal et l'Afrique

du Sud a-t-il pu écrire dès 1896 : « La principale richesse actuelle du Natal consiste dans ses chemins de fer qui couvrent maintenant une longueur de 402 milles et demie.

Maintenant, 7 ans plus tard, la situation a bien changé, de nouvelles voies ont été ouvertes, l'activité s'est développée dans de grandes proportions et de quelque côté qu'on regarde, même en envisageant l'épuisement des mines du Rand, on ne peut trouver un point noir à l'horizon. Par son sol, son climat, sa richesse, cette Colonie est appelée à un large essor, et nous sommes persuadés que ce beau joyau du domaine colonial britannique ne déperira pas entre les mains des Anglais.

Avant d'entamer la question du chemin de fer proprement dit, il est peut-être bon de donner quelques indications sur son débouché unique, pour ainsi dire, le port de Durban ou Port Natal.

La capitale de la Colonie du Natal est une ville des plus industrieuses et des plus agréables, avec de beaux et nombreux édifices. Par sa position, Durban est le « clearing house » naturel, où se liquident une grande partie des transactions d'un vaste commerce intérieur, qui a ses ramifications dans tout le Natal, le Zululand, la moitié du territoire Est de la Colonie d'Orange et du Transvaal.

Bien que comme East London son port soit précédé d'une barre, on est parvenu à le rendre praticable à peu près en tous temps, aux bâtiments de six mètres de tirant d'eau. Ces travaux ont coûté

plus de 25.000.000 de francs, jusqu'à présent c'est-à-dire en une quinzaine d'années. Combien de ports des Colonies françaises et même de la métropole se sont vus accorder de pareils crédits.

Ainsi outillé et bien qu'en compétition avec East London et Delagoa Bay pour le transit du Transvaal, il est en bonne situation pour soutenir la lutte. Un arrangement international a décidé que les prix de transport d'East London et de Durban par voie ferrée, seraient toujours équivalents pour les Colonies de l'intérieur (1). Et malgré ce désavantage, en ce qui concerne les importations dans la Colonie d'Orange et dans le Transvaal, et malgré aussi les tarifs moins élevés de la voie de Lourenço Marquez, Durban reçoit une quantité de marchandises de plus en plus considérable. Ainsi en 1900, il n'y eut que 764.741 tonnes, en 1901, 998.567 et en 1902, on atteignit le chiffre de 1.102.703 tonnes.

Ces chiffres prouvent éloquemment que même dans cette période où les affaires furent difficiles, Durban n'a fait que prospérer. Aussi, les nouvelles améliorations faites actuellement au port, ne pourront que rendre encore plus actives les relations, et Durban recueillera bientôt grâce à sa proximité de deux nouvelles Colonies, des bénéfices encore bien plus considérables que par le passé. Rien que les exportations à destination du Transvaal sont montées en

(1) C'est ainsi que de East London à Johannesburg (667 milles), ou de Durban à Johannesburg (485 milles), le prix de transport de la tonne de 2.000 livres anglaises, est le même, c'est-à-dire 7 £, 13 sh.

1902, à plus de 100 millions. Quant aux importations totales, elles ont dépassé 300 millions. Ce sont des faits qui ne réclament pas de commentaires et qui prouvent la grande vitalité de la Colonie et surtout de sa capitale.

Le Natal fut, selon l'expression de M. David Hunter, Directeur Général des chemins de fer de la colonie « le pionnier des voies ferrées dans le Sud Africain ». Un projet fut établi dès 1857 et en 1860, une petite ligne à voie unique de 4 pieds 8 pouces et demi, fut ouverte de la Pointe à Durban sur une longueur de 2 milles. Elle fut continuée un peu par la suite, dans une direction N.-E. et devait atteindre le fleuve Ungeni.

Le 1^{er} janvier 1876, sir Henry Bulwer, alors Lieutenant Gouverneur du Natal, jeta la première base du système des voies ferrées dans la Colonie. Une année plus tard le chemin de fer existant, fut racheté, moyennant indemnité, par le Gouvernement. La voie fut ramenée à 3 pieds 6 pouces, du matériel roulant nouveau fut commandé, et la ligne devint alors capable de rendre des services, qu'elle ne pouvait pas rendre auparavant. Cet épisode le prouve :

Les deux petites machines, les seules qui tiraient les trains, eurent des avaries en même temps. Aussitôt, le Directeur général fit appel à des corvées d'indigènes qui furent forcés de pousser les wagons à bras. Ce mode de traction, quoique fait sans bourse délier, n'est pas pratique, même aux Colonies.

Les bénéfiques pourtant allaient progressant, puisque de 2.160 £ en 1869, ils passaient à 9.202 £ en 1874.

Quoi qu'il en soit, le Gouvernement se mit aussitôt à l'œuvre. Ses projets furent d'abord modestes. Il s'agissait de réunir Durban à Pietermaritzburg, soit 70 milles $\frac{3}{4}$ à construire, et d'établir deux petits tronçons parallèlement à la côte, de chaque côté de Durban. Ce travail fut entrepris dès janvier 1876 et terminé en 1880. En mai 1884, 90 milles $\frac{1}{4}$ de la ligne principale sont ouverts; en juin 1886, 191 milles $\frac{3}{4}$ étaient exploités. En septembre 1889, ce chiffre était porté à 233 milles $\frac{1}{2}$. Enfin, le 7 avril 1891, l'ensemble de la ligne, soit 306 milles $\frac{3}{4}$, était terminé. Charles-Town était ainsi en communication directe avec Durban et la Pointe.

Une fois parvenu aux confins du Transvaal, alors en pleine fièvre d'or, il était naturel que la voie fut poussée jusqu'à la capitale de la République Sud-Africaine. C'était une des routes les plus courtes pour atteindre les centres miniers, et on devait chercher à détourner de ce côté une grande partie du trafic.

Aussi, dès 1892, M. David Hunter fut-il chargé par le Gouverneur, d'une mission auprès du Gouvernement du Transvaal, qui avait pour but le prolongement de la ligne. Les négociations aboutirent, des ingénieurs des chemins de fer du Natal dressèrent des plans et un arrangement provisoire, conclu entre les deux puissances, prévoyait les construc-

tions prochaines. Une seconde mission, chargée de hâter les affaires et de déterminer le Transvaal à signer un accord définitif, fut envoyée en 1893, auprès du président Krüger, qui donna enfin son approbation. En 1895, la ligne de Durban aboutissait à 483 milles de cette ville.

A l'heure actuelle, l'ensemble du réseau Natalien comprend 611 milles, plus 24 milles sur le territoire de la Colonie du fleuve Orange. Les lignes sont toutes à une voie, sauf aux environs immédiats de Durban où, pendant 6 milles, la voie est double (1).

La contrée traversée par le chemin de fer est excessivement difficile, très montagneuse; aussi, on ne peut s'empêcher d'admirer le talent d'ingénieurs qui, en si peu de temps, arrivèrent à terminer leur œuvre. Rien que pour atteindre Pietermaritzburg, on fut obligé de réaliser des travaux considérables. La route directe n'a que 44 milles; mais, pour diriger une voie ferrée, il fallut faire des détours importants, et, malgré tout, on a été forcé de se résoudre à accepter des rampes et des courbes raides. La ligne entre Durban et cette ville, a 70 milles de longueur. Il serait difficile de trouver une autre contrée où les obstacles semés sur la route d'un chemin de fer seraient plus formidables. Des pentes de $1/60$ et même de $1/30$ se rencontrent

(1) Jusqu'à l'année 1900 les rails étaient du type courant et pesaient 60 livres. Maintenant, presque toute la ligne principale a été refaite avec des rails de 80 livres. Quant aux lignes secondaires, elles sont améliorées petit à petit.

fréquemment. On a été obligé d'abaisser les rayons des courbes à 100 mètres.

Un seul coup d'œil jeté sur le profil de la ligne montre les sommets qu'il a fallu escalader et les descentes rapides auxquelles la ligne a été soumise. Ainsi, au 58^e mille, la voie atteint plus de mille mètres d'altitude, et à Pietermaritzburg, 12 milles plus loin, elle est redescendue à 275 mètres. Quelques milles plus loin, elle est regrimpée à 1.200 mètres. Le point le plus élevé, où la ligne franchit le Drakensberg, est à 1.850 mètres d'altitude.

Aussi, l'exploitation de ce chemin fer, sur la ligne principale, présente-t-elle de réelles difficultés (1). Rien que dans le trajet de Durban à la frontière, il faut s'arrêter treize fois pour prendre de l'eau et du combustible. Le plus gros poids que peut tirer une locomotive, sur les parties les plus difficiles de la ligne, est seulement de 137 tonnes, et, si l'on déduit le poids mort, il ne reste que 80 tonnes payantes par train. Pour réduire le plus possible le poids mort, les locomotives n'ont pas de tenders ; aussi, leurs provisions sont-elles vite épuisées, surtout aux endroits où les pentes sont rapides. Dans ces conditions, de longs et fréquents arrêts sont rendus nécessaires et la vitesse commerciale du train en est diminuée.

(1) Afin de diminuer les difficultés d'exploitation, on est en train de faire subir à la ligne des modifications qui rendent les courbes moins rapides et les pentes moins raides. De plus on expérimente tout un système de signaux qui, en augmentant la sécurité, rendent les accidents moins fréquents et la marche des trains plus rapide.

La capacité de transport du chemin de fer du Natal au Transvaal n'est actuellement que de 40.000 tonnes par mois. Pour augmenter son rendement, on a décidé de créer de nouveaux points d'eaux et de rapprocher les croisements. On espère ainsi pouvoir arriver à 60.000 tonnes par mois.

Dans le but d'assurer un accroissement de trafic encore plus considérable, la proposition suivante est actuellement à l'étude.

La ligne de Ladysmith à Harrismith, dans la Colonie du fleuve Orange, serait poursuivie jusqu'à Vereeniging, en suivant la vallée du Wilge River. En ce point, la ligne ainsi construite rejoindrait celle de Port-Élizabeth à Pretoria. Cet itinéraire nouveau a attiré l'attention, car les pentes y sont peu rapides et l'eau s'y rencontre en abondance. On éviterait ainsi la rude montée de Drakensberg, qui est plus redoutable au nord de Ladysmith qu'à l'ouest de cette ville.

Le Gouvernement du Natal a, de plus, l'intention de renforcer la section Durban-Ladysmith, soit en doublant partout la voie, soit en construisant une, complètement nouvelle, à l'est de la première et la croisant à Waschbank, au nord de Ladysmith.

En dehors de la voie principale de pénétration, sur laquelle nous avons un peu insisté pour montrer les difficultés que rencontre la construction et celles que l'exploitation a à surmonter, il existe d'autres lignes moins importantes. C'est d'abord la grande voie qui longe le bord de la mer, depuis

Port-Schepstone, à l'embouchure du fleuve Umzimkulu, jusqu'à la baie de Sainte-Lucie et les mines de charbon voisines, en passant naturellement par Durban. Ensuite, viennent les deux embranchements de Thornville junction à Richmond et de Pietermaritzburg à Greytown. Enfin, un tronçon de pénétration, dans la Colonie du fleuve Orange, quitte la ligne principale à Ladysmith, et s'arrête provisoirement à Harrismith, après avoir franchi le Drakensberg.

En somme, le réseau complet du Natal comprend, à l'heure actuelle, 635 milles, soit environ 1.000 kilomètres.

Il est question d'augmenter encore le réseau dans les conditions suivantes. Deux lignes pénétreraient dans le Griqualand East, partant de Port-Shepstone sur Kokstad, et de Pietermaritzburg sur Riverside. Cette dernière ligne, de 102 milles, est actuellement en construction. Il est en effet utile de permettre aux produits minéraux et agricoles de cette riche province de trouver des débouchés faciles. Ensuite, la ligne de pénétration, dans la Colonie du fleuve Orange, serait continuée, d'abord jusqu'à Bethléem, et ensuite rejoindrait la voie de Blœmfontein à Pretoria, sans compter la voie principale qui, pour gagner le Transvaal, passerait par Vereeniging. Nous en avons du reste parlé plus haut (1).

(1) De nombreux ponts ont été jetés sur les rivières larges et profondes que croise la voie ferrée, sur la Tugela, dont le souvenir est encore présent à ceux qu'à intéressés

Tel qu'il est, et malgré des difficultés sérieuses d'exploitation, le réseau est parvenu non seulement à payer ses dépenses, mais encore à rapporter des bénéfices sensibles. Dès 1886, qui pourtant fut une période de troubles dans l'Afrique du Sud, et alors que la ligne principale n'était ouverte que jusqu'à Ladysmith, les recettes nettes furent égales à 0,86 0/0 du capital versé. En 1887, époque où débuta le rush des champs d'or, les recettes montèrent à £ 3, 2, 6 0/0 de ce même capital. En 1888, on arrive à £ 5, 7, 6 0/0, en 1889, £ 7, 15, 6 0/0. Après une période de dépression, de 1892 à 1894, due à l'achèvement de la ligne du Cap à Johannesburg, les bénéfices remontent encore jusqu'à atteindre £ 11, 10 0/0 du capital versé (1).

la guerre anglo-boer, sur le Sundays River, sur l'Umgeni etc.

Pour la plupart ils sont construits en fer avec piliers en maçonnerie, comme ceux que l'on rencontre en France. Un mot seulement sur le pont de la Tugela à Colenso, qui fut construit par la Patent Shaft and Axlatree Company.

Il consiste en 5 arches, de 32 mètres de longueur, composées d'acier Siemens-Martin, et qui pèsent chacune sans rivets ni boulons, près de 105 tonnes.

(1) *Tableau donnant quelques renseignements sur le chemin de fer du Natal.*

	1881	1890	1895	1900	1902
Capital émis (£) ..	1204410	3550591	6117211	7803216	9271691
Milles ouverts.....	98 1/2	285	401	567	635
Machines	19	71	90	129	228
Wagons.....	356	966	1566	2646	3673
Dépenses (£).....	173108	606713	526494	1242281	2046116
Recettes (£).....	113587	416396	278756	891089	1434023
Recettes par train, mille.....	8/4-5	7/5-35	7/11-53	7/11-57	9/2-34
Dépenses par train, mille.....	5/5-5	5/1-32	4/2-58	5/8-55	6/5-33

Puis survient la guerre (1), qui paralyse le commerce, rend les transactions plus rares, et, en 1901, les bénéfices ne montent plus qu'à £ 431.328 qui, par rapport au capital versé jusqu'alors, donnent un revenu égal seulement à £ 5, 15, 2 0/0. Les recettes brutes étaient montées, malgré tout, au chiffre respectable de £ 1.650.355, soit à plus de 41 millions.

En 1902, les recettes brutes ont atteint £ 2 millions 046.116, laissant un bénéfice de £ 612.093, soit plus de 15 millions.

Ces nombres peuvent paraître fantastiques à quelques esprits qui pensent encore que l'Afrique du Sud est à peine civilisée, que le commerce, l'industrie, sauf celle de l'or, sont à l'état rudimentaire. Combien de gens seraient étonnés si on leur disait que dans le Natal, dont ils connaissent à peine le nom, il y a à l'heure actuelle plus de 1.000 kilomètres, qui réalisent plus de 40 millions de recettes ?

Quelle ne serait pas leur surprise si on leur disait que, pendant cette année 1901, et rien que pour le service militaire, la ligne a transporté près de 400 000 hommes, 300.000 tonnes de marchan-

(1) Les dommages qu'eut à subir la ligne principale par suite de la guerre, sont à peu près les suivants : Des destructions de 3 mètres à 100 mètres furent réparées sur trente-deux points différents de la voie. Pas moins de 72 ponts, ou petits tunnels, furent détruits en totalité ou en partie. Quand au tunnel de Laings Nek, que l'on croyait complètement bouleversé, il n'avait été endommagé qu'à l'extérieur. Le travail de déblaiement, quoique considérable, fut cependant vite exécuté.

dises et 230.000 animaux (1)? Quant au trafic civil, bien que moins considérable à cause de la guerre, un chiffre suffit à le caractériser. Il a été transporté 443.443 tonnes de charbon, sans compter le combustible nécessaire aux chemins de fer eux-mêmes.

Aussi, le matériel nécessaire à une exploitation aussi considérable est-il important. Il ne comprend pas moins de 228 locomotives, 500 wagons de voyageurs, et plus de 3.000 wagons de marchandises.

Les trains sont en général mixtes, c'est-à-dire à la fois pour voyageurs et pour marchandises. On en compte une moyenne de 153, qui partent de Durban ou y arrivent chaque jour. Des express, comprenant tout le confortable moderne, wagons-salons, wagons-restaurants, éclairés à l'électricité, circulent entre les villes de Durban et de Johannesburg. Il est vrai de dire que si leur aménagement ne laisse rien à désirer, la vitesse est assez restreinte à cause du tracé. Trente kilomètres à l'heure est une excellente moyenne. Nous avons

(1) Pour assurer pendant la guerre le transport des malades et blessés aux différents points d'hospitalisation, ou aux navires-hôpitaux du port de Durban, la Direction du chemin de fer mit en service dès le 10 Octobre 1899 (c'est-à-dire avant le combat de Colenso) un train complètement aménagé dans ce but. Deux autres furent ultérieurement employés à partir du 9 décembre 1899 et en février 1900. De plus le fameux train sanitaire « Princess Christian » fut organisé en 1900 à l'aide des seules ressources de la Compagnie. Ces quatre trains ont permis de transporter depuis le commencement de la guerre jusqu'à la fin de février 1902, le nombre important de 40.986 officiers ou soldats.

sous les yeux des photographies représentant les wagons qui forment ces trains. On serait étonné de constater le soin avec lequel ils sont aménagés. Bien des lignes de France envieraient leur confortable.

Dans le Natal, comme du reste dans tout le Sud de l'Afrique, des compartiments spéciaux sont réservés aux hommes de couleur. A ce propos, on peut citer cette anecdote assez curieuse, qui marque bien l'antagonisme qui existe toujours entre les blancs et les gens qui, pour leur malheur, ont un teint coloré : De riches marchands hindous, établis en assez grand nombre à Durban, se plaindront de n'avoir à leur disposition que des compartiments de 2^e classe et demandèrent l'autorisation de monter en 1^{re}. Elle leur fut accordée, mais comme on ne voulait pas obliger les blancs à subir leur contact, des compartiments spéciaux sont réservés depuis lors, aux hommes de couleur, en première et seconde classe.

Pour que les voyages s'accomplissent le plus commodément possible, des buffets ont été établis dans certaines gares à intervalles réguliers de 30 à 40 milles. A ces endroits, des tables bien servies sont préparées avant l'arrivée de chaque train de voyageurs, et un arrêt suffisamment long, permet aux voyageurs de prendre un vrai repas.

Du reste, les principales stations sont construites d'une façon élégante et pratique. Elles comportent des ateliers de construction et de réparation, des remises pour les machines et les wagons, des

quais et hangars pour marchandises, en un mot de vraies installations, presque mieux qu'à l'Européenne. Petit à petit, les vieilles maisons en bois qui servaient de gares intermédiaires, sont remplacées par d'élégants bâtiments en briques, avec salles d'attente, salles de bagages, etc. Sur tout le réseau, on compte 103 stations pourvues du matériel et du personnel nécessaires, et cinquante arrêts où les employés, transportés par chaque train, remplissent les différentes fonctions attribuées aux chefs de gare, distributeurs de billets, facteurs, etc.

Quant au personnel, composé de 6.037 employés, il est l'objet de l'attention constante de la part de la Compagnie. (Les Indiens entrent dans ce chiffre pour un peu plus de la moitié). Aux principales stations, des barraquements relativement bien conditionnés ont été construits pour loger les ouvriers. Des écoles professionnelles assurent une instruction technique aussi sérieuse que le comporte les hommes à qui elle est adressée. Mentionnons aussi que les hôpitaux affectés spécialement aux employés de la Compagnie sont établis à Durban et à Pietermaritzburg.

Comme on peut le voir par les détails qui précèdent, les chemins de fer du Natal fonctionnent aussi bien, sinon mieux, que des lignes construites en Europe, où on est à la source de tous les perfectionnements modernes.

Sans doute, plus tard venues dans l'exploitation d'un domaine colonial, les Compagnies du Sud de

l'Afrique ont pu, du premier coup, employer un matériel plus en rapport avec la civilisation et le confort actuel. Elles n'ont pas à utiliser tout un stock de wagons, de locomotives qui, petit à petit, ont été perfectionnés sans doute, mais qui restent à utiliser pour ne pas rejeter d'un seul coup un matériel vieilli qui a coûté très cher; mais il est curieux, cependant, de se dire qu'un Indien du Natal trouverait, dans bien des cas, notre matériel moins commode que celui employé au Natal.

En terminant, on peut se demander quel peut être l'avenir de la Colonie et, par conséquent, de son réseau ferré. Plus encore que dans la Colonie du Cap, on ne peut prévoir qu'une suite ininterrompue d'années prospères. Depuis dix ans, si nous consultons le tableau des importations dans le Natal, nous constatons les résultats suivants. (Il y a lieu de remarquer que ces chiffres ne comprennent point les importations faites au compte du Gouvernement et, par conséquent, représentent le trafic en quelque sorte civil).

En 1893.	£	2.236.738
En 1897.	£	5.963.589
En 1901.	£	9.555.750
En 1902.	£	13.317.445

Quant aux exportations, déjà considérables avant la guerre, elles vont maintenant reprendre leur marche progressive.

Il ne peut donc y avoir aucun doute sur la pros-

périté future de la Colonie. D'abord elle profitera du développement de l'industrie minière, qui, grâce à l'importation des ouvriers étrangers, va recevoir un développement énorme. Si l'on songe que, en 1902, sur 13 millions de livres importées au Transvaal, 5 millions et demi sont passées par le Natal, on peut se faire une idée de l'activité qui règne dans cette Colonie. De plus, comme le pays lui-même possède des richesses minières considérables, sans compter que son sol se prête admirablement à tous les genres de culture, n'y a-t-il pas lieu d'avoir confiance dans l'avenir? Et les voies ferrées qui répandent libéralement, dans les moindres vallées ou au faite même du Drakensberg, les instruments, les machines nécessaires au développement économique de la région sont appelées dès le début à récolter les premiers bénéfices. Plus tard, dans quelques vingt années, alors que l'outillage sera complet, la terre retournée par les charries, éventrée par le pic du mineur, broyée par les pilons, livrera au chemin de fer, pour être exportés, ses riches moissons et le produit de ses mines. Les champs d'or du Transvaal seront peut-être épuisés, mais le Natal aura profité de leur existence éphémère pour fixer son commerce et créer son industrie.

Orange River Colony

(*Colonie du fleuve Orange*)

L'Etat libre d'Orange avec ses limites actuelles ne datait que d'hier et il a déjà disparu. Son existence éphémère commence par un exil et finit par la guerre.

C'est en 1835, en effet que, sous la conduite de Pieter Retief, les Boers émigrèrent et firent ce fameux Grand Treck qui les conduisit sur les bords du fleuve Orange. Craignant les Anglais, ils avaient espéré par la fuite se dérober à leur étreinte, à leur joug qu'ils sentaient menaçant. Et voilà que de ce Veld où ils avaient dressé leurs tentes, où ils faisaient paître leurs troupeaux, l'or jaillit tout à coup, pour consommer leur ruine.

Le long des chemins raboteux que leurs chars et leurs bœufs ont suivi avec peine, le rail s'allonge bientôt; la locomotive rattrape les fuyards; de quelque côté qu'ils se tournent, ils se butent à un double ruban de fer, qui les enserme. Puis des milliers d'émigrants, de chercheurs d'or, pour la plupart épaves du Vieux Monde, descendent des wagons, et jettent un élément de discorde au milieu

de ces peuples de pasteurs. Enfin l'horizon s'assombrit davantage, les soldats, les canons ont suivi les émigrants et en 1902, l'Etat libre d'Orange avait vécu.

Ainsi le chemin de fer a accompli sa tâche. Aux mains d'hommes habiles il est devenu un instrument de domination, un agent de la victoire. C'est l'histoire d'hier, ce sera encore plus celle de demain.

Placée dans une région privilégiée sous un climat relativement tempéré, avec un sol particulièrement fertile, la Colonie du fleuve Orange est un pays agricole par excellence. Elle est limitée au Nord par le Vaal, au Sud par le fleuve Orange, et est assise à l'Est sur les fameuses montagnes du Drakensberg, dont les principaux défilés ont été si souvent ensanglantés au cours de guerres récentes. Son altitude varie de 1.500 à 1.700 mètres au-dessus du niveau de la mer. Quant à sa superficie totale elle est d'environ 50.000 milles carrés soit à peu près 130.000 kilomètres carrés.

La population, relativement peu nombreuse jusqu'à 1890, époque à laquelle on comptait un peu plus de 200.000 habitants, a vu ce nombre s'accroître dans de fortes proportions, lorsque, à la suite de la découverte des mines d'or et de diamants, une partie des émigrants s'est reportée sur son territoire.

On trouve dans le pays des gisements nombreux et importants de charbon particulièrement auprès de Bethulie, au Nord-Est de Bloemfontein, près de

Kronstad et d'Heilbron ainsi qu'à Viljoens Drift. Les plus grandes exploitations sont faites par la « Transvaal and Orange Free State Association » qui expédie ses produits pour actionner les machines du Transvaal.

Quelques mines de fer, de sel, ont été également découvertes. Quant aux gisements d'or ils sont très peu nombreux. Mais de tous les produits du sol exploité dans la Colonie du fleuve Orange, le diamant est de beaucoup le plus important. Son exploitation se fait dans plusieurs mines dont la principale est la Jagersfontein. Les diamants qu'on y trouve sont en effet d'un éclat et d'une pureté incomparables et, seuls, ils remplacent à peu près avantageusement les diamants de l'Inde complètement épuisés. La valeur de la production varie de 10 à 12 millions par an.

Mais ce qui constitue la véritable richesse de la Colonie, c'est son agriculture. La fertilité de son sol, le bas prix des terrains, les facilités relatives de communications déjà existantes rendent cette contrée éminemment propice aux agriculteurs et aux fermiers. Aussi la Colonie exporte-t-elle déjà un nombre considérable de céréales, de bétail, de laine. La plupart de ces produits partent pour le Transvaal et alimentent les marchés des centres importants du Rand.

La guerre en ravageant ces contrées a reculé de quelques années l'essor de ce pays. Elle a détruit presque en entier le bétail qui formait la principale richesse des Boers et maintenant il faut faire

face à une situation nouvelle. On estime par exemple que la Colonie actuelle possédait plus de 7.000.000 de moutons, produisant 50.000 balles de laine. A l'heure actuelle on pourrait à peine en compter 1.000.000, et il faudra au moins cinq ou six ans pour reformer les troupeaux disparus. Aussi, au lieu de faire de l'élevage et pour gagner leur vie, les fermiers se sont mis à défricher une plus grande partie du sol, et commencent à utiliser des machines à vapeur pour leur exploitation agricole.

Une industrie récente et déjà prospère s'est fondée à la suite de la guerre, celle du beurre et du fromage. Dans les environs des villes, de grandes laiteries ont été installées, munies des derniers perfectionnements. Aussi y a-t-il une grande importation d'instruments agricoles dont le plus grand nombre vient d'Amérique (machines agricoles) et de Suède (machines pour laiterie et fromagerie). A titre de renseignement, plus de 10.000 charrues américaines et plus de 1.800 écremeurs automatiques sont entrés dans la Colonie en l'année 1902.

Ainsi, petit à petit, les traces de la guerre disparaissent, les fermes se rebâtissent plus grandes et plus pratiques, et les champs fertilisés par le sang humain recommencent à porter de riches moissons.

La nécessité des voies ferrées dans la Colonie qui, avant la découverte des mines d'or, ne se fai-

sait pas sentir d'une façon impérieuse, devint en quelque sorte pressante quand il s'agit d'exploiter les nouvelles mines. Il fallait bien transporter vite et à bon compte émigrants et machines. De leur côté, les Anglais poussaient activement la construction de leurs différents réseaux, soit dans la Colonie du Cap, soit dans celle du Natal. Les rails arrivaient déjà en 1888, à Colesberg et aux environs de Harrismith.

Aussi, sous la pression des événements, une conférence se réunissait-elle à Capetown, pour former l'Union des Chemins de fer. Cette conférence comprenait les délégués de la Colonie du Cap, de celle du Natal et de l'Etat libre d'Orange. On se proposait d'examiner principalement la question du prolongement des lignes ferrées partant des divers ports des deux Colonies vers la rivière Vaal à travers l'Etat libre d'Orange. Celui-ci déclara ne consentir à la construction des voies ferrées sur son territoire, que moyennant une participation aux recettes de douanes et à la formation d'une Union douanière. Les points de pénétration devaient être Colesberg et Harrismith. La première ligne traverserait le fleuve Orange, vers Norvals-Ports, atteindrait Bloemfontein en s'approchant aussi près que possible de Jagersfontein, pour être prolongée plus tard par Brandford, Winburg et, de là, dans la direction du Nord-Est jusqu'à un point de jonction à fixer en commun, par les parties contractantes.

Le Président Krüger, qui sentait le péril mena-

çant les deux Républiques, s'opposa de toutes ses forces à ces différents projets, et c'est malgré son opposition, que l'Etat libre d'Orange conclut un arrangement à peu près sur les bases que nous venons d'indiquer, avec les deux Colonies anglaises voisines.

Par suite de cet accord pécuniairement avantageux pour l'Etat libre, le Gouvernement de la Colonie du Cap se remit à construire les lignes suivantes dès 1889 :

Une première section fut ouverte en 1890, avec point de départ Colesberg, et à la même époque le « Eastern System » reliait son réseau de Albert Junction à Springfontein.

La ligne atteignit Bloemfontein en 1891, et en 1893, arrivait à la rivière du Vaal vers le Viljoen's Drift. Ainsi en l'espace de 4 ans, on avait construit près de trois cent cinquante kilomètres, soit une moyenne annuelle de 90 kilomètres. Du côté du Natal la ligne atteignait Harrismith. Enfin deux petits embranchements, celui de Smaldeel sur Winburg, et celui de Wolvehoeck sur Heilbron, achevaient le réseau.

En somme, les Anglais n'avaient créé dans l'Etat libre qu'une simple ligne de pénétration au Transvaal, destinée à faire transiter voyageurs et marchandises. On se préoccupait fort peu, semble-t-il, du développement du pays lui-même. Aussi le Gouvernement de l'Etat libre voulut-il conclure avec la Colonie du Cap, un second arrangement, pour commencer la construction de différentes li-

gnes, mais le Volksraad refusa de rectifier cet accord.

Par contre, cette Assemblée, un an plus tard, comprenant mieux l'utilité des chemins de fer avait voté plusieurs projets de constructions nouvelles. Mais des événements politiques les firent perdre de vue et, la guerre éclatant, ils ne purent être exécutés.

Les Anglais ont repris ces plans et nous étudierons plus loin quand nous parlerons du Transvaal, les travaux qui sont en œuvre ou à l'étude. Car, maintenant que les deux pays sont soumis à une impulsion unique, les projets ont pour but de développer l'ensemble de ces deux contrées, et ce serait enlever à leur étude tout intérêt, que de les scinder suivant leur position géographique.

Tout insuffisante qu'elle était, la ligne pour ainsi dire unique de l'Etat d'Orange était arrivée, sous l'administration anglaise, non seulement à couvrir ses frais, mais à recueillir de jolis bénéfices, qui, pour la plupart, d'après la convention, revenaient à l'Etat libre. Dès 1893, le 0/0 de bénéfice sur le capital versé était seulement de 10 shellings 4 décimes. En 1894, ce même bénéfice montait à 16 sh. En 1896, on gagnait encore 4 shellings ou 5 francs en plus.

En 1898, à la veille de la guerre, le chemin de fer transporta 26.432 voyageurs, et près de 200.000 tonnes de marchandises.

Enfin en 1900, d'après les rapports officiels, le

trafic des stations de la Colonie du Cap avec celles de la Colonie d'Orange monta à £ 431.994, et le trafic en sens inverse s'éleva à £ 36.318, soit, au total près, de dix-huit millions de francs.

Lorsque le réseau sera complété et qu'il permettra non seulement le transit à travers la Colonie, mais encore un développement agricole sérieux, que des voies relieront les différents tronçons de pénétration en parcourant des vallées fertiles, alors les trains seront chargés de céréales, de fruits, même de primeurs et abaisseront de beaucoup la cherté de la vie. Car le problème de la main d'œuvre n'est pas aussi simple qu'il paraît à première vue.

Ce n'est pas tout de faire venir de l'étranger des milliers d'ouvriers. Il faut encore songer à les nourrir, et à les nourrir le plus économiquement possible. Or, dans ces contrées l'agriculture a été complètement ruinée par les fléaux qui s'y sont abattus depuis quelques années. La peste bovine, la guerre, ont détruit les troupeaux et démoli les fermes. On sait ce que les Anglais ont dépensé pour nourrir mal les réfugiés boers dans les camps de concentration. D'énormes transports venus d'Amérique ou d'Angleterre apportaient ce qui était indispensable à l'existence.

Maintenant, il est vrai la terre recommence à produire, les machines à vapeur remplacent en partie les animaux de trait détruits, mais le sol, bien que très riche, ne peut donner aussi vite que le voudrait l'impatiente industrie qui a déjà remis ses

machines et ses pilons en marche. Il faudra du temps pour rendre à la Colonie d'Orange le développement agricole qu'elle avait avant la guerre, et ce développement atteint ne correspondra déjà plus aux nécessités actuelles. Mais le chemin de fer facilitera de beaucoup l'essor nouveau. Il permettra le défrichement intensif de ce veld qui restait inculte faute de moyens de transport, et la région pourra, d'ici quelques années, être pour le Sud-Africain, un véritable grenier à blé, comme l'Égypte était celui de Rome.

Chemins de fer du Transvaal

Le Transvaal comme la Colonie du fleuve Orange est un pays très pauvre en voies de communications naturelles. Enclavé entre les Colonies voisines, sans fleuves navigables, sans porte ouverte sur une mer, il était évident que dans ce pays, le chemin de fer jouerait un grand rôle. D'autant plus que cette contrée était destinée de toute éternité à devenir un centre industriel très important, le plus important à l'heure actuelle de toute l'Afrique.

Mais construire dans le Transvaal des voies ferrées, c'était amener les étrangers en grand nombre, laisser les mines se développer sans entraves, c'était s'exposer à avoir des différends avec les autres nations et exciter leur envie.

Aussi n'est-il pas étonnant que le Président Krüger, homme doué d'un grand bon sens et d'une rare perspicacité, se soit longtemps opposé à la construction de ces engins créés pour l'industrie et qui se transforment vite en instruments de domination. Mais pressé de toute part, il ne put confiner son pays dans l'isolement, et dut se résoudre à l'inévitable.

Nous avons vu dans le premier volume (1) que toutes ses préférences s'étaient d'abord portées vers la ligne portugaise de Delagoa Bay. Nous avons assisté à toutes les péripéties qui se produisirent avec le « Lebombo Railway Company. » Maintenant nous allons jeter un coup d'œil sur l'histoire de ces chemins de fer sur le territoire du Transvaal.

Après la faillite de la « Lebombo Railway Company », le gouvernement Transvaalien concéda en 1887, le monopole des chemins de fer à la « Netherland south African Railway Company ».

Ostensiblement, cette Compagnie paraissait hollandaise, mais en réalité, c'était une Compagnie allemande, la plus grande partie de son capital ayant été souscrit à Berlin. Il se montait à 2 millions de florins, divisés en 2.000 actions. A part les 600 qui furent souscrites par la République Sud-Africaine, les deux tiers des actions devinrent la propriété des Allemands, l'autre tiers étant dans les mains hollandaises.

Il était évident que le Président Krüger, sentant le danger qui le menaçait du côté de l'Angleterre, cherchait à introduire dans ses états des étrangers qui pourraient, à un moment donné, le soutenir et lui permettre de lutter contre les influences britanniques. Peut-être aussi espérait-il qu'en s'ap-

(1) *Les chemins de fer coloniaux en Afrique*, Colonies Allemandes, Italiennes, Portugaises. Librairie de Rudeval, 4, rue Antoine Dubois, Paris. Prix 1 fr. 50.

puyant sur l'Allemagne, il pourrait trouver le débouché qu'il désirait sur la mer. La baie de Delagoa, avait, une fois déjà, tenté les Boers. Qui sait si une autre fois avec un sérieux appui ils n'arriveraient pas à s'en emparer.

Mais la construction ne devait pas être entreprise de sitôt.

Après être parvenu à faire retirer par le Gouvernement Portugais à la Compagnie anglaise de Delagoa Bay, la concession qu'elle avait reçue, il fallait que le Président Krüger restât maître des tarifs sur toute la ligne de Lourenco-Marquez à Pretoria. De cette façon non seulement le Transvaal n'aurait pas à craindre de complications avec la « Delagoa Bay Company » et par conséquent avec les Anglais, mais de plus, à l'aide de tarifs savamment et politiquement combinés, on pourrait favoriser le commerce allemand et hollandais et rendre ainsi avec ces deux peuples les relations plus étroites.

Le Transvaal obtint tout ce qu'il demandait, sans avoir modifié ses prétentions, malgré les menaces de la presse anglaise, malgré la pression de l'opinion publique. Car par suite des lenteurs inévitables, inhérentes à la conclusion de ces différents traités, l'industrie était dans le marasme le plus complet. D'après des documents officiels de la Compagnie hollandaise des chemins de fer au Transvaal, soumis au Volksraad à la session de mai 1889, la perte seule de la République, en ce qui concernait la concession, se chiffrait déjà par une somme de £ 137.000.

Afin d'obtenir des délais, et aussi pour les raisons politiques exposées plus haut, des privilèges exorbitants avaient été concédés à la Compagnie néerlandaise. Ils avaient été l'objet de vives critiques au Volksraad. Un orateur distingué, M. Cellier, s'était élevé contre les sacrifices si lourds imposés inutilement au pays. Il avait démontré que par suite de l'autorisation accordée à la Compagnie d'émettre un nouvel emprunt de 6 millions de florins 6 o/o garanti, il en résulterait que pendant les cinq années de 1889 à 1893, cette Compagnie toucherait 5.000 £ par an comme intérêt. Lorsque la ligne serait complétée jusqu'à Nelspruit, la République aurait payé en six semestres la somme de 270.000 £ pour tous les divers emprunts successivement autorisés.

On avait calculé qu'en 1923, année où l'entreprise reviendrait au Gouvernement, la Compagnie lui devrait une dette obligataire de £ 700.000. De plus la République était tenue d'acheter le matériel et de prendre le passif à sa charge. Les documents publiés à cette époque, constataient qu'on aurait pu construire un chemin de fer d'Etat, en 4 ans, moyennant une somme de £ 1.250.000.

Quoi qu'il en soit, le premier emprunt de 6 millions de florins, fut émis sous les auspices de la « Handels Gesellschaft » et des maisons Warshauer de Berlin et Labouchere Oyens d'Amsterdam. Il rencontra un succès considérable, car il fut couvert plus de quinze fois. On avait donc confiance alors dans le crédit du Transvaal et dans sa prospérité future.

Par la suite, le capital fut encore augmenté, si bien que la Compagnie quand elle eut achevé ses travaux, avait émis 29 millions d'actions, et 189 millions d'obligations.

Pendant ces différents pourparlers, l'exécution de la ligne principale était préparée avec soin. Le plan dressé par M. Machado, major du génie portugais fut remanié complètement et l'exécution fut aussitôt entamée.

En même temps, la Compagnie construisait une autre ligne de chemins de fer dans le pays même, entre Johannesburg, qui se développait avec une extrême rapidité, et Boksburg. Cette voie fut prolongée par la suite vers Springs à l'Est (Mines de charbon) et vers Krugersdorp à l'Ouest, sur une longueur de 80 kilomètres. Malgré les avis pessimistes des vieux Boers, qui traitaient cette entreprise d'impie, elle a donné dès le début d'excellents résultats (1).

Sa construction présenta de réelles difficultés, parce que la région où elle se développait n'était en communication directe avec aucun chemin de fer. Les matériaux de construction durent tous être transportés sur d'énormes distances, en charriot, par des routes plus que primitives.

(1) Ce projet avait rencontré au sein du Volksraad une vive opposition. Il avait été, même en 1888, repoussé à une voix de majorité, celle du président de cette assemblée, qui expliqua son vote par ces paroles significatives : Personnellement, je suis partisan d'un réseau ferré, mais ceux que je représente ne me pardonneraient pas de le voter et ne me réclameraient certainement pas.

Bientôt aussi Pretoria fut réunie au chemin de fer de l'Orange près de Vereeniging, et par conséquent au Cap, et aux principaux ports anglais.

A l'heure actuelle, la situation des lignes ferrées au Transvaal est la suivante :

1^o Ligne de Pretoria à Komati Poort, et de là à Lourenço-Marquez, terminée en 1894.

2^o Ligne de Pretoria à Viljoensdrift, se dirigeant sur Bloemfontein, le Cap et Port Elizabeth.

3^o Ligne de Pretoria à Newcastle-Durban, ouverte en 1895.

Voici les 3 lignes de pénétration

A cela ajoutons la voie de Klerksdorp à Johannesburg et à Springs qui dessert tout le Rand et celle qui, de Pretoria, se dirige au Nord sur Pieterburg et qui a été construite par une société privée la « Transvaal Northern Railway Company » (1). La capitale du Transvaal est donc maintenant en relations directes avec 5 ports de mer dont les distances respectives sont :

De Pretoria à Delagoa	560 k.
dont 460 sur le territoire du Transvaal.	
De Pretoria à Capetown	1660 k.
De Pretoria à Port Elizabeth	1190 k.
De Pretoria à East London	1110 k.
De Pretoria à Durban	810 k.

(1) Ce chemin de fer traverse le fleuve Komati à la frontière du Transvaal sur un pont en fer ayant 7 travées de 30 mètres posées sur des piliers en béton protégés par un revêtement de granit.

Comme on le voit d'après le tableau qui précède la première de ces voies de pénétration est de beaucoup la plus courte, et possède de gros avantages sur ses voisines. Mais, si la nature a tout fait pour favoriser Lourenço Marquez, les Portugais, dit M. Birchenough, ont réalisé si peu d'efforts et de progrès que son rendement n'est pas ce qu'il pourrait être. Son port est situé sur un vaste estuaire où de nombreux vaisseaux peuvent jeter l'ancre par tous les temps, protégés contre les vents terribles du Nord-Est, par l'île Inyack. Son accès est facile grâce à la petite quantité de bancs de sable qui la précèdent et son chenal conserve, même à marée basse, une profondeur d'eau suffisante (1).

Lourenço-Marquez est, sans conteste, le plus joli port naturel de toute cette région, à l'exception toutefois de celui de Saldanha-Bay, où il est question de faire de grands travaux. Tout indiquait donc que cette voie de Delagoa-Pretoria aurait dû être installée pour un trafic considérable.

Les Portugais avaient intérêt à attirer les marchandises vers la route la plus courte pour se rendre au Transvaal. Ce dernier État avait, de son côté, un intérêt non moins considérable dans le bon aménagement de cette communication, puisque la ligne de Komati-Poort à Pretoria est la plus longue qui soit sur son territoire : 460 kilomètres. Les

(1) A l'extrémité du débarcadère de Lourenço-Marquez se trouve 8 mètres de tirant d'eau au-dessus du niveau des mortes eaux.

marchandises transitant par Lourenço-Marquez payaient au Transvaal des prix de transport plus élevés que celles venant du Cap ou de Durban à cause de la distance. Mais l'apathie des Portugais d'une part et, d'autre part, l'activité que mirent les Anglais à améliorer leurs ports et à favoriser le transit des marchandises par des tarifs réduits, diminuèrent de beaucoup tous ces avantages.

On peut citer à ce sujet ce que dit M. Hugot, le délégué de la Chambre de commerce de Paris, en mission commerciale au Transvaal : « Son Excellence (le gouverneur de la province de Mozambique) appelle de ses vœux le moment où l'installation du port de Delagoa-Bay permettra le développement naturel de Lourenço-Marquez : « Vous pouvez le déclarer hautement, nous a-t-il dit, chaque fois que le coup de canon m'annonce l'arrivée d'un nouveau navire dans la baie, le sentiment qui s'élève en moi est un sentiment de colère. »

En effet, quiconque a vu la misérable installation de ce port, qu'un chargement de cinq cents tonnes de sapins de Norvège suffit à encombrer, comprend ce que doit souffrir le chef de cette province. Il sent qu'un magnifique trafic lui échappe, que cette baie merveilleuse devrait être couverte de navires, que la moisson d'or du Rand devrait être en partie glanée par le Mozambique. Il est vrai que depuis 1896, année où ces lignes furent écrites, la situation s'est un peu améliorée.

En 1902, sur 294.292 tonnes débarquées à

Lourenço-Marquez, 250.000 furent confiées au chemin de fer. C'est à peu près le quart du chiffre du tonnage reçu à Durban. Cette proportion indique celle du trafic dans les deux ports.

Aussi, sur plus de 13 millions de livres importées au Transvaal dans cette même année 1902, 6 millions passèrent par les ports de la colonie du Cap, 5 millions et demi transitèrent par le Natal et un peu plus d'un million fut le lot de Delagoa-Bay. Il y aurait donc de ce côté des mesures sérieuses à prendre pour remédier à l'état actuel des choses, qui ne subsisterait pas longtemps, si les Anglais étaient les maîtres de ce débouché. Aussi, n'est-il pas étonnant que leurs efforts tendent vers ce but.

Les chemins de fer du Transvaal, qui ont coûté relativement très cher, ont été construits dans de bonnes conditions de solidité. Les rails en acier pèsent près de 30 kilos au mètre courant et les traverses en bois, primitivement employées, sont remplacées par des traverses en acier. La plus forte pente est de 2/100, sauf sur une partie longue de 3 kilomètres et demi, où on a été obligé d'adopter un dispositif à crémaillère. Les courbes ont un rayon minimum de 150 mètres. Les voies ont l'écartement normal adopté pour le Sud de l'Afrique. Autant que possible, tout le matériel était fourni par des maisons néerlandaises ou allemandes.

Telle qu'elle est, la ligne de Delagoa est susceptible de transporter une moyenne de 40.000 tonnes

par mois, soit de 480.000 tonnes par an. Ce n'est pas suffisant, étant données les exigences du trafic actuel, aussi se propose-t-on d'y faire les modifications suivantes qui doubleraient presque sa capacité de transport.

En territoire portugais, et d'accord avec le gouvernement de ce pays, les rails actuels, trop légers, seraient remplacés par des rails de 80 livres anglaises. En territoire transvaalien, une nouvelle ligne serait créée de Springs à Ermelo, où elle rejoindrait une voie qui est construite par une Compagnie privée d'Ermelo à Machadodorp, sur le chemin de fer de Delagoa à Pretoria. On a même étudié un itinéraire (1) à travers le Swaziland pour atteindre Lourenço-Marquez directement. Ainsi, le centre minier de Johannesburg serait relié à la mer par une voie plus courte d'une soixantaine de milles que celle existante, qui passe par Pretoria. Cette dernière, du reste, ne serait pas déshéritée à cause de cette création nouvelle, car elle aura à transporter ultérieurement toutes les marchandises destinées au Nord du Transvaal, sans compter le trafic du charbon des mines de la région de Belfast-Middleburg, qui se monte déjà à plus de 75.000 tonnes par mois.

Avant de parler des projets élaborés pour doter le Transvaal et la colonie du fleuve Orange d'un

(1) Cet itinéraire a été adopté et les travaux sont commencés. Malheureusement nous n'avons pu nous procurer de détails relatifs à l'exécution de cette voie.

réseau plus complet de chemins de fer, disons un mot des tarifs de transport des différentes parties du Sud de l'Afrique à Johannesburg, c'est-à-dire au centre du Rand. On remarquera, comme il a été indiqué plus haut, que les prix de Durban et d'East London sont les mêmes, bien que la distance ne soit pas égale.

De Cape-Town à Johannesburg, 1.015 milles, £ 10,16,6, tarif normal.

De Port-Élizabeth à Johannesburg, 715 milles, £ 8,1,6, tarif normal.

De East London à Johannesburg, 667 milles, £ 7,13,4, tarif normal.

De Durban à Johannesburg, 485 milles, £ 7,13,4, tarif normal.

De Delagoa à Johannesburg, 396 milles, £ 7,0,0, tarif normal.

Ces prix sont ceux du transport d'une tonne de 2.000 livres anglaises. La tonne kilométrique est donc bien meilleur marché dans les colonies britanniques que dans le Mozambique et le Transvaal, et comme le prix du frêt est plus cher pour les navires anglais et américains qui débarquent à Lourenço-Marquez, il n'est pas étonnant que ce dernier port profite moins que les autres du trafic sans cesse grandissant.

Lorsque les Anglais eurent pacifié ou plutôt conquis les territoires de la République d'Orange et de celle du Transvaal, les chemins de fer tombèrent en leur pouvoir. Comme ils avaient construit

ceux du premier de ces États moyennant une redevance annuelle, il était naturel que leur souveraineté s'imposât sur ces lignes.

C'étaient au contraire des Compagnies privées qui, au Transvaal, avaient établi et administraient les chemins de fer. La situation était donc tout autre. Mais comme l'ancienne République avait garanti les emprunts, que de plus les voies devaient lui revenir en 1923 et qu'enfin l'Angleterre entendait rester maîtresse chez elle, celle-ci racheta les droits acquis, comme nous le verrons plus loin.

Maintenant, les deux anciens réseaux forment un tout sous une administration unique qui a été nommée Central South African Railway. C'est pour cette raison que nous avons différé jusqu'ici de parler des projets à l'étude dans l'Orange River Colony, car ils sont intimement liés à la question des chemins de fer au Transvaal.

Sur l'emprunt de £ 35.000.000 émis en 1903, connu sous le nom d'emprunt 3 o/o du Transvaal, une somme de £ 5.000.000 à 6.000.000, soit plus de 125.000.000 de francs, fut mise à part pour l'extension du réseau du Central South African Railway. Une conférence des représentants des deux colonies fut tenue à Johannesburg au mois de mars 1903 et, sauf approbation du Secrétaire d'État, on s'entendit sur la façon de dépenser cette somme considérable.

La politique du gouvernement est double : d'abord accroître la capacité de transport des lignes principales existantes, puis créer des voies qui

hâteront le développement des deux colonies.

Nous avons vu comment le premier de ces objectifs serait atteint par la multiplicité des points de croisements, par un service de signaux mieux combiné et par l'échange de rails relativement légers par des rails plus lourds. De plus, le tracé des lignes serait modifié en certains points où les pentes sont trop raides et les courbes trop brusques. Quant aux constructions nouvelles, voici quel en est le programme.

Il répartit les projets en trois catégories. D'abord les lignes urgentes à construire avec la somme prélevée sur l'emprunt. Ensuite les lignes urgentes qui peuvent être concédées à l'industrie privée. Enfin les lignes moins nécessaires, mais qui pourraient aussi être offertes à des entrepreneurs particuliers.

Dans la première catégorie sont classées sept lignes :

1° Celle de Springs à Ermelo (137 milles), dont nous avons déjà parlé. Elle doublerait la voie de Delagoa et coûterait environ £ 937.000.

2° Celle de Vereeniging ou de Viljoen's Drift à Harrismith (175 milles), qui suivrait le Wilgè River, dont nous avons également parlé. (Voir Colonie du Natal). Cette ligne, outre qu'elle doublerait les chemins de fer de Durban à Pretoria, traverserait une région agricole très fertile où l'on peut faire à la fois de la culture et de l'élevage. Prix évalué à £ 1.330.000.

3° De Vereeniging à Johannesburg (88 milles)

avec différents embranchements, pour apporter directement aux mines leur charbon et par conséquent diminuer leurs frais. Prix évalué à £ 740.000.

4° Celle de Bloemfontein à Pretoria (149 milles; c'est là le projet principal la « grain Line » ou chemin de fer des grains). On proposa de diriger la ligne qui va maintenant de Bloemfontein à Thaba-N'chu plus à l'est, vers Modderpoort, Ficksburg et Bethlehem, sur un point de la ligne de Wilge River.

Cette voie ouvrirait le « Territoire conquis » qui est de beaucoup le district le plus fertile de l'Orange River Colony, et amènerait les blés et autres céréales directement sur le marché de Johannesburg. De cette ligne on n'ouvrirait immédiatement que deux tronçons, celui de Thaba N'chu à Modderpoort et celui de Harrismith à Bethlehem, qui, commencé par les autorités militaires, est à l'heure actuelle exploitée jusqu'à l'Eland's River. Prix évalué à £ 956 000 pour les deux tronçons.

5° Celle de Krugersdorp à Rustenburg qui serait prolongée éventuellement par une société privée, à travers le district de Marico, jusqu'aux Rhodesian Railways à Lobatsi. Cette ligne mettrait les mines de charbon du Transvaal en contact direct avec la Rhodesia et ouvrirait une région très agricole et où de nombreux gisements minéraux ont été découverts. Prix évalué £ 500.000.

6° Celle de Kronstadt à Vierfontein et Klerksdorp (69 milles). Cette ligne amènerait le charbon de Vierfontein, aux districts Sud-Ouest du Transvaal et éventuellement à Kimberley lorsque le che-

min de fer des Fourteen Streams sera construit. Prix £ 448.000 (1).

7° Celle de Springfontein à Jagersfontein (50 milles) qui serait peut-être prolongée vers Faurersmith et Kimberley et donnerait ainsi à East London et à Port-Elizabeth une voie d'accès plus directe sur le grand centre diamantifère. Prix £ 250.000.

On arrive ainsi avec ces différents projets à une somme de £ 5.160.00. Les évaluations sont faites en comptant de £ 5.000 à £ 8.400 par mille y compris environ £ 1.000 par mille pour le matériel roulant. La plupart de ces travaux sont à l'étude ou déjà commencés, autant que le permet le manque de main d'œuvre (2). Car les Anglais, quand ils ont décidé quelque chose, vont droit au but et ne perdent pas leur temps dans les paperasseries inutiles et les discussions stériles.

(1) Le Président de la Chambre des Mines a déclaré que les habitants de Kimberley étaient disposés à souscrire le montant des frais de construction du chemin de fer des Fourteen Streams à Kimberley, au cas où le gouvernement ne voudrait pas s'engager à payer sa part de dépenses.

(2) Pour se rendre compte de la main-d'œuvre nécessaire aux chemins de fer, il est intéressant de rappeler ici en partie la déposition faite par M. T.-R. Price, directeur général des Central South African Railways, devant la Commission de la main d'œuvre : « A l'heure actuelle, il y a 3.500 emplois vacants sur le réseau, en ne comptant que le strict nécessaire pour entretenir convenablement les voies et le matériel roulant. Il faudrait encore 16.000 indigènes pour les travaux des voies pendant deux ans, et si l'on compte ce qu'il faudrait pour les nouvelles lignes qu'il s'agit de construire, le même nombre serait nécessaire pendant bien des années. »

Quant aux entreprises des deuxième et troisième catégories qui seraient livrées à l'industrie privée, il est inutile de les énumérer ici, du reste la plupart ont été indiquées, en parlant des prolongements des chemins de fer principaux et urgents. Ce qu'il y a lieu de retenir seulement, ce sont les principes sur lesquels les Anglais se sont basés pour donner leurs concessions. Ils sont très bien résumés dans la résolution suivante votée à la conférence de Johannesburg.

« La conférence est d'avis, quant aux termes dans lesquels la construction des chemins de fer peut être concédée à des compagnies privées, que les conditions sont tellement diverses suivant les différents cas, qu'il ne faudrait pas établir de principes invariables, mais toutefois recommander de ne pas se départir des règles suivantes :

- » Le gouvernement aura le droit d'expropriation;
- » Il contrôlera les tarifs ;
- » Il contrôlera les prix de construction.

» Les profits des constructeurs ne devront pas être calculés sur le capital actions, mais soit sur les bénéfices de l'exploitation, soit sur un pourcentage des sommes réellement déboursées. »

Ces mesures sont excellentes, car elles permettent au gouvernement de s'assurer que la construction sera bien faite, puisqu'il doit surveiller les prix ; de plus, comme les tarifs lui seront soumis, il restera maître en quelque sorte de les régler. Enfin, s'il veut racheter, il sera assuré de n'é-

tre pas trompé, puisqu'il connaîtra ce que vaut réellement la ligne, quels sont ses bénéfices réels et ses dépenses de premier établissement et d'exploitation.

Ces immenses travaux vont apporter en Angleterre des commandes formidables de matériel, et ainsi les bénéfices d'une guerre, cruelle sans doute, se répandront au sein du Royaume-Uni.

Du reste, depuis le transfert des Netherlands Railways au gouvernement, tous les ordres d'achat de matériaux de chemins de fer qui allaient autrefois en Allemagne, en Hollande, en Amérique, sont adressés maintenant aux constructeurs de la Grande-Bretagne. On estime en effet à £ 300.000 les commandes déjà faites en Angleterre pour le matériel roulant nécessaire au Central South African Railway et à £ 700.000 celles qui seraient faites pendant de nombreuses années au compte des deux nouvelles colonies.

Il n'est pas jusqu'à l'Australie qui ne bénéficie de cet état de choses, puisque les traverses qui venaient jadis de Java, seront prises maintenant dans ce pays.

Si l'on pense à tous les travaux qui sont entrepris dans le Transvaal et dans l'Orange River Colony, à ceux non moins considérables exécutés par les autres régions du Sud-Africain, on peut se rendre compte de l'énorme poussée dont bénéficie déjà l'industrie anglaise. Celle-ci est assurée dès à présent d'un marché qui absorbera ses produits, elle peut avoir confiance dans l'avenir.

Voilà un des premiers avantages que l'Angleterre a su tirer immédiatement de sa victoire, et il n'est pas négligeable.

Nous avons dit plus haut que la Netherlands Railway Company et les autres sociétés privées de chemins de fer transvaaliens (1) avaient été déposées de leurs privilèges. Il peut être intéressant d'esquisser à grands traits les moyens employés pour réaliser ce but.

La concession que les compagnies tenaient de la République Sud-Africaine portait à l'art. 42 : « Le Gouvernement a le droit d'exproprier la Compagnie de tout son actif, à quelque époque que ce soit, à deux ans de préavis. Le Gouvernement remboursera, en ce cas, le montant total du capital versé, il prendra de même à sa charge la dette obligations non rachetée. » Déjà, en 1896, il avait été question de ce rachat, mais le Volksraad avait refusé à une grosse majorité, disant que l'époque où les chemins de fer seraient nationalisés, n'était pas encore arrivée.

(1) Une assemblée de la Northern Railway s'est tenue le 21 janvier 1904, à Londres, pour recevoir communication des demandes de son Comité. M. Macrae, qui présidait, a déclaré qu'après trois ans d'efforts les droits des obligataires avaient été reconnus par le gouvernement britannique. Le 2 janvier, le Ministre des Colonies reconnaissait par lettre les responsabilités du Gouvernement et proposait de payer les intérêts en retard depuis juillet 1900, c'est-à-dire une somme de liv. st. 13-6-8 par obligation. La somme totale à payer se monterait ainsi à près de liv. st. 1 million 1/2.

Plus tard, lorsque les Anglais furent définitivement maîtres du Transvaal, la direction des Netherlands Railways demanda au Gouvernement vainqueur en juin 1902, si celui-ci désirait que la Compagnie reprit l'exploitation de son réseau, ou s'il préférerait en opérer le rachat conformément à l'acte de concession. Le Gouvernement adopta la deuxième solution. Les actionnaires hollandais, français et surtout les allemands se groupèrent aussitôt pour défendre leurs intérêts. Le Gouvernement passa outre à leurs réclamations qui furent du reste faiblement soutenues par les différentes chancelleries diplomatiques. Il était résolu à racheter malgré tout, pour rester maître chez lui. Quant à la base sur laquelle devait s'opérer ce rachat, le professeur Meili de Zurich indiqua dans un article qui eut un certain retentissement la façon légale dont devait être envisagée la question.

Le prix des actions serait calculé sur un pour cent de 264,34 ou de 217,66, suivant que l'on s'appuyerait sur les dividendes des années écoulées de 1897 à 1899 ou sur celles de 1898 à 1900. Mais il préférerait prendre ceux des années qui ont précédé la guerre. Au cas où un accord n'interviendrait pas avec le Gouvernement, le professeur déclarait qu'il faudrait recourir à l'arbitrage, prévu d'ailleurs dans la concession des chemins de fer et, si l'Angleterre se refusait à accepter l'arbitrage, il était d'avis que les Etats intéressés devraient se réclamer des lois internationales.

Les Anglais, pour racheter les chemins de fer

prélevèrent £ 14.000.000 sur l'emprunt garanti qu'ils émirent dans le cours de l'année de 1903. Cette somme devait servir à l'expropriation de la Netherlands Railways et à celle de la compagnie propriétaire de la ligne de Prétoria à Piéterburg, à l'achat du matériel roulant, au prix de £ 1.000.000 avancé par le Gouvernement impérial et à l'indemnité de £ 1.800.000 qui devait être payée à la Colonie du Cap en échange du chemin de fer de la Colonie d'Orange. Toutes ces acquisitions faites, il devait rester une somme d'environ £ 1.500.000 qui servirait à combler le déficit de l'exploitation de ces chemins de fer pendant la période d'exploitation militaire.

Dans le courant de l'année 1903 le Gouvernement britannique fit savoir que les agents de la couronne rachetaient les titres d'obligations de la Netherlands Railways émis en 1889, 1896 et 1899 à des prix variant de 92 à 112 £, suivant les émissions et le revenu. Un certain délai était accordé aux obligataires.

Quant aux actionnaires, voici les conditions qui leur étaient faites. Chaque action de 1.000 florins portant intérêt de 6 o/o sera rachetée à £ 145, 16, 8. Chaque action de 1.000 florins portant intérêt de 4 1/2 o/o sera rachetée à £ 121, 10, 6. Mais les agents devaient exiger, au moment du paiement, la preuve que chaque action appartenait bien à un particulier, le 9 octobre 1899, car le Gouvernement ne voulait pas, bien entendu, racheter des actions qui étaient à cette date soit la propriété de l'ex-ré-

publique soit celle d'administrateurs ou d'agents de la compagnie expropriée.

Cette dernière clause était pratiquement irréalisable. Il serait très difficile de fournir cette preuve et le comité de défense des actionnaires fit faire de justes observations au Gouvernement anglais. Bientôt, sans, doute, une solution interviendra qui sauvegardera tous les intérêts.

Nous avons vu que le Transvaal avait émis un emprunt dont une grande partie était destinée à racheter les chemins de fer ou à en construire de nouveaux. Sur quoi répartir les charges de cet emprunt ?

Sans doute les mines en payeront une partie, mais on ne peut les écraser d'impôts sous peine de voir l'industrie périlcliter rapidement. Le pays ayant été ravagé par la guerre, on ne pouvait songer à demander à la terre de solder une grosse partie de la dépense. Aussi, c'est sur les chemins de fer que retombera le maximum des charges.

Mais comme d'un autre côté, si on appliquait à la Colonie du Fleuve Orange des frais en proportion des sommes dépensées pour ses voies ferrées, on s'exposait à ruiner cette colonie dont la plus grande richesse est l'agriculture. Tandis que le Transvaal qui bénéficierait le plus de l'extension des réseaux payerait des sommes relativement moins considérables. C'est de là qu'est venue l'idée de la fédération des chemins de fer des deux colonies pour arriver à une égale répartition des charges.

Le haut commissaire Lord Wilton prétendait que dès 1903, les revenus des voies ferrées seraient plus que suffisants, malgré la réduction des tarifs, qui est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 1903, pour payer l'intérêt de la dette et son amortissement. Et au fur et à mesure que les lignes se multipliaient, ces revenus iront en augmentant. S'il y a excédent, cet excédent sera plus important d'année en année, et ainsi les colonies se trouveront allégées de plus en plus du fardeau que leur impose la guerre récente. C'est ainsi que les chemins de fer, après avoir été un instrument de domination, un engin de guerre, deviendront un élément réparateur et apporteront la richesse et le bien-être, là où naguère ils avaient semé la ruine.

En terminant, il est permis de se demander si des régions où les Anglais font de si lourds sacrifices, sont dignes d'un intérêt aussi grand. Pour répondre à une telle question, il ne suffit pas de lire les compte-rendus plus ou moins fantaisistes que livrent à la publicité les émetteurs de Compagnies aurifères ou autres toujours strictement « limited ».

Il faut s'en rapporter au dire des gens qui ont longtemps vécu dans le pays, qui ont pu grâce à leurs études comparer la valeur des contrées diverses et puiser une expérience dans un long passé colonial. De ce nombre est M. Aubert, Consul de France à Johannesburg qui, dans ses rapports lumineux a ouvert les yeux à bien des gens, qui ne

voulaient pas ou ne pouvaient pas connaître le Transvaal. « Les hommes d'initiative, dit-il, doivent chercher leur voie dans les pays étrangers; l'Afrique du Sud tout entière et principalement le Transvaal, se présente comme un champ magnifique et fécond, ouvert à toutes les énergies, à toutes les capacités. »

Quant aux mines d'or proprement dites, leur richesse est incontestable et incontestée à l'heure actuelle. Si on songe au nombre de milliards engagés dans ces entreprises, si on constate que rien que dans le premier semestre 1903, 27 mines ont pu répartir pour plus de 30 millions de dividende, on ne peut s'empêcher de croire fermement en l'avenir d'un pays qui débute d'une manière si brillante.

Voici, du reste, ce que disait à ce sujet en 1870, le savant explorateur allemand Carl Mauch :

» L'étendue et la beauté des champs aurifères sont telles que je restai comme pétrifié d'admiration et que je fus pendant quelques minutes incapable de manier le marteau.

On estime leur longueur à 81 milles sur 2 ou 3 de large. Des millions de personnes pourraient y travailler sans se gêner mutuellement. »

Et depuis trente ans, les choses ont changé ou plutôt se sont modifiées en s'améliorant de jour en jour ! Maintenant ce veld où naguère le paysan boer menait paître ses troupeaux est troublé par le bruit des pilons, le sifflement des machines. De longs rubans d'acier s'allongent le long de ces

routes primitives sur lesquelles passaient tristement de lourds chars à bœufs. Il y avait à cet égard si calme, il y a à peine comme une atmosphère échauffée de vapeurs et comme une odeur de suie, d'un nuage épais de fumée sombre. C'est que l'homme actif, industrieux, s'est abattu sur cette région qui l'a vu venir apportant avec lui les premiers instruments modernes, les premiers perfectionnements venus par l'esprit humain.

Le chemin de fer qui a remplacé dans le Val d'Aoste toutes ces ressources d'énergie et de travail sera le premier à bénéficier de ses transformations. Venu chargé de machines et de matériel, il se retourne charriant l'or pour le distribuer au monde d'où il sort. Puis, quand dans quelques années les mines seront épuisées, il aura encore le rôle glorieux d'exporter loin de ses chalets, épuisés par lui, le pain qui nourrit une partie de l'humanité.

Chemins de fer de la Rhodesia

La Rhodesia est cet ensemble de territoires compris entre le Transvaal et le Bechuanaland au Sud, les possessions portugaises, le British Central Africa Protectorate et l'Afrique orientale allemande à l'Est, le Zambèze et le Congo belge au Nord et l'Afrique occidentale allemande à l'Ouest. Elle ne comprend pas moins de 750.000 kilomètres carrés, autant qu'on peut l'apprécier dans son ensemble, puisque bien des parties de ces régions sont encore inconnues ou à peu près.

Comme le nom l'indique, c'est le fameux Cecil Rhodes qui a été fondateur de cet immense territoire. Il a laissé partout les traces du passage de son talent audacieusement créateur, et son souvenir tantôt abhorré, tantôt porté aux nues, est mêlé à tous les récents événements qui se sont déroulés dans le Sud-Africain.

Fut-il un grand homme, fut-il un aventurier heureux, il est difficile de se prononcer tellement on vit encore les choses d'hier. Mais, à constater les résultats obtenus, il est permis de croire qu'un souffle puissant animait cet homme et que l'œuvre qu'il a inspirée et enfantée sera durable.

Constituées en Compagnie à charte en 1889, ces régions ont été l'objet d'un effort considérable, le théâtre de travaux remarquables. Malgré tous les obstacles tels que la révolte des nègres, le crié minière, la malaria, la guerre Sud-Africaine, des hommes énergiques dominés par la volonté de Cecil Rhodes, pénétrés de sa pensée, ont réalisé son programme.

Grâce à ces hardis pionniers, le centre de l'Afrique est devenu hospitalier, et bientôt, des touristes se rendront aux Victoria Falls, pour admirer les chutes merveilleuses du Zambèze. Ne dit-on pas déjà qu'un hôtel très confortable se construit sur les bords du fleuve mystérieux, comme d'autres furent récemment édifiés au Soudan égyptien.

Ne voit-on pas des mines de charbon, découvertes d'hier seulement, déjà exploitées et venant fournir le combustible jusqu'aux steamers du Cap et de Beira. Ne voit-on pas même au-delà du Zambèze, les gisements de cuivre qui n'attendent pour exporter leur produit que le rail les atteigne, et cela dans un avenir tout proche.

Car le pays bien qu'incomplètement exploré, a déjà trahi sa richesse minière. Ici, c'est l'or qui apparaît moins abondant qu'au Transvaal sans doute mais permettant dans bien des cas une exploitation rémunératrice. Les contrées de Manica, le Matebeland possèdent déjà de nombreuses batteries de pilons ? Là, c'est le charbon qui affleure presque à la surface du sol et dont les énormes cuvettes favo-

riseraient de longtemps l'essor de l'industrie. Plus loin, c'est le cuivre et le fer dont les riches filons se découvrent dans le bassin de la Kafue. Plus loin encore, dans la North Eastern Rhodesia, c'est presque l'inconnu, mais un inconnu plein de promesses, pays bien arrosé et fertile où les produits de la terre pourraient remplacer les trésors miniers.

Mais ce n'est pas en un jour que s'organisent de si vastes possessions ! Ce n'est pas en quelques années que l'on peut espérer pouvoir commencer à récolter. Il faut beaucoup semer, semer avec énergie et persévérance. Aussi une telle entreprise n'est-elle pas à la portée de tout le monde ; il faut qu'un homme d'action se mette à la tête, la dirige sans relâche et sans faiblesse, et que cet homme ait la confiance de ses contemporains et aussi de leurs capitaux.

A la fois financier, diplomate, ingénieur, conférencier, Cecil Rhodes est apparu à son heure. Grâce à lui la Chartered a pu trouver les 200 millions qui lui étaient nécessaires pour entreprendre son œuvre, il a su persuader et aussi agir. Convaincu que dans le Sud-Africain, l'Angleterre trouverait une région magnifique de colonisation, il a entrepris de la donner à sa patrie.

Non moins convaincu que le moyen le plus rapide et le plus pratique de mettre toutes ces contrées en valeur était d'y construire des chemins de fer, il a entrepris l'établissement d'un gigantesque réseau et en 15 ans il a fait plus de 3.500 kilomètres de voies ferrées.

C'est cette partie de l'œuvre de Cecil Rhodes que nous allons étudier et elle n'est pas la moins intéressante, car comme le dit M. J.-F. Jones (1), Directeur adjoint et secrétaire de la British South Africa Company : « De tous les facteurs qui contribuent à la rapide expansion des industries de la contrée (Rhodesia) les chemins de fer sont, selon moi, de première importance. »

Voici, en résumé, l'historique de la question.

En 1889, la British South Africa Company fut autorisée à construire une ligne de Kimberley à Vryburg (126 milles). En compensation, la Compagnie recevait une concession de 6.000 milles carrés de terrain dans le Bechuanaland britannique, y compris les droits miniers sur la partie ainsi concédée. Une promesse analogue était faite pour le prolongement du chemin de fer jusqu'à Mafeking.

Le travail fut entrepris en novembre 1889 et la ligne fut ouverte au trafic le 3 décembre 1890. Cette section fut reprise par le Gouvernement du Cap au prix coûtant, et celui-ci reçut 4.000 milles carrés sur les 6.000 donnés à la Compagnie.

En 1893 on décida de pousser la voie jusqu'à Mafeking et à ce sujet il fut convenu de créer une Compagnie particulière. C'est ainsi que fut consti-

(1) La plupart de ces renseignements sont dus à M. J. F. Jones, qui a eu l'amabilité de nous envoyer le rapport qu'il écrivit à son retour d'une mission dans l'Afrique du Sud et la Rhodesia.

tuée le 23 mai 1893, la Bechuanaland Railway Company. Elle reçut en conséquence le terrain qui avait été promis.

En mai, le premier coup de pioche fut donné, et le 30 octobre 1894 la ligne entière fut livrée à l'exploitation. Le prix de construction de ces 96 milles fut à peu près de £ 235.000 soit environ 5.875.000 francs, ce qui représente une dépense kilométrique de 38.000 francs. Les fonds nécessaires furent avancés par la British South Africa Company qui accepta les obligations 6 o/o émises par la Bechuanaland-Railway Company. Ces obligations, à la suite d'un arrangement conclu le 4 août 1893 furent échangées nombre pour nombre contre des titres à 5 o/o.

Le 3 août 1894, une convention fut signée avec le Gouvernement impérial relative à l'extension du Chemin de fer de Mafeking à Palachwe, soit 262 milles. La première section de 92 milles jusqu'à Gaberones fut ouverte le 1^{er} mars 1897 et la ligne atteignit Palachwe le 1^{er} juin 1897.

La peste qui sévit sur le bétail en 1896-1897 rendit impossible tout transport par chariots à bœufs dans la contrée et fit sentir la nécessité pressante de pousser activement l'achèvement de la ligne. C'est ainsi que, en hâtant les travaux, on termina la voie dans le délai ci-dessus indiqué. On avait donc posé en un peu moins de 3 ans, à peu près 420 kilomètres de rail ? Ce qui est un joli résultat.

Mais il fallait pousser encore plus en avant, car les animaux de trait devenaient de plus en plus rares, aussi le prolongement jusqu'à Buluwayo fut-

il décidé. Malgré la difficulté des transports, malgré la révolte des nègres qui se soulevèrent à cette époque la ligne atteignait Francis Town, le 1^{er} septembre 1897. En trois mois 163 kilomètres avaient été construits. Cette vitesse est vraiment merveilleuse si on se rend compte du pays et des différents obstacles que l'on avait à surmonter.

Le 19 octobre, six semaines plus tard, la locomotive entrait à Buluwayo, 126 milles ou 200 kilomètres au-delà de Francis Town. Comparons ces moyens d'action à ceux que nous employons, voyons où en sont nos chemins de fer coloniaux, le temps qu'ils mettent à devenir exploitables ! La comparaison n'est pas à notre honneur. Le haut Commissaire de la Colonie du Cap, Sir Alfred Milner inaugura le chemin de fer le 4 novembre, et dans un discours très applaudi, du reste, il félicita la Compagnie des résultats obtenus. Voici des éloges qui étaient bien mérités.

C'est alors que fut conclu un accord qui confiait l'exploitation de tout le réseau de Vryburg à Buluwayo à la Direction générale du Gouvernement du Cap. Au moment où la ligne atteignait Palachwe la Compagnie reçut en dédommagement une rente annuelle de £ 20.000 et une autre de £ 10.000 payables respectivement par le Gouvernement impérial et la British South Africa Company.

Les fonds nécessaires à la construction de la ligne de Vryburg à Buluwayo furent trouvés par l'émission de £ 2.000.000 d'obligations 5 o/o.

Il ne faudrait pas croire que des chemins de fer

établis si vite soient incapables de tout trafic. Dès la mise en exploitation du premier tronçon, les bénéfices atteignirent plus de £ 8.000. Et en 8 ans, c'est à-dire d'octobre 1894 à septembre 1902, les recettes brutes se sont élevées à £ 2.043.520, les dépenses à £ 1.290.367, laissant un bénéfice de £ 753.153, soit près de 19.000.000 francs et encore dans ce chiffre ne sont pas compris les £ 30.000 de rente annuelle. Quant au service de la dette, il n'avait pas exigé plus de £ 575.204 pendant la même période. L'éloquence de ces chiffres se passe de commentaires.

Combien d'adversaires des Chemins de fer coloniaux les connaissent ! Combien de gens, même au courant des choses africaines se rendent compte de ce que peut donner une voie ferrée vite et habilement construite. Il est vrai que les constructeurs étaient des Anglais qui avaient à leur tête un Cecil Rhodes.

Pendant que la ligne du Cap s'étendait rapidement vers le Nord, un autre chemin de fer était établi de la côte orientale de l'Afrique au Mashonaland. L'exécution, hâtons-nous de le dire en bonne justice, fut moins heureuse et moins rapide, mais on rencontra des obstacles naturels tellement considérables que des retards étaient inévitables.

Nous avons vu (1) que le 11 juin 1891, un traité

(1) Voir le premier volume des *Chemins de fer coloniaux en Afrique*, F.-R. de Rudeval, éditeur, 4, rue Antoine-Dubois, Paris (VI^e).

fut conclu entre la Grande-Bretagne et le Portugal. Aux termes de ce traité, ce dernier Gouvernement s'obligeait à établir ou à faire établir un chemin de fer du port de Beira à la Rhodesia. Il concéda ses droits et ses devoirs à la Compagnie de Mozambique, qui, elle-même, les remit à M. H. Van Laun, le 7 décembre de la même année. Ces droits revinrent en dernier lieu à la British South Africa Company qui créa la Beira Railway Company.

Cette société devait construire un chemin de fer de Fontesvilla à la frontière de la Rhodesia, car on espérait pouvoir faire remonter les marchandises en bateau sur le Pungwe jusqu'à cette ville. Une grande faute qui pèse encore lourdement sur l'actif de la Compagnie a été d'établir cette ligne à voie étroite.

Commencée au début de 1892, elle fut achevée seulement en février 1898. De grosses difficultés s'étaient opposées à une marche plus rapide. Dans la saison des pluies, les régions basses que traverse le chemin de fer devenaient un vaste marais et les terrassements étaient constamment enlevés ? De plus, la malaria fit sentir son action meurtrière sur le personnel qui fut vite décimé. Enfin, en atteignant le plateau de la Rhodesia, le rail escalade des pentes très rapides sur un parcours très restreint, ce qui nécessita de gros travaux.

Contre toute attente, le fleuve du Pungwe, encombré de bancs de sable ne pouvait permettre un trafic tant soit peu important. Aussi, le 17 juillet 1895, une nouvelle Compagnie se formait à l'effet

de construire une ligne de 35 milles de long de Beira à Fontesvilla. Le 29 octobre 1896, le travail était achevé.

Le 13 avril 1897, la Mashonaland Railway Company fut fondée au capital de £ 450.000 pour construire une ligne de la frontière portugaise à Salisbury, soit 177 milles. La voie fut établie à l'écartement de 3 pieds 6 pouces, écartement choisi pour tout le Sud-Africain. Un accord fut conclu entre cette Compagnie et la British South Africa, d'après lequel cette dernière devait fournir les fonds nécessaires. La ligne commencée le 11 janvier 1898, fut achevée en mai 1899.

Naturellement, on trouva que la ligne de Beira à Umtali qui reliait la Rhodesia à la mer n'était pas pratique par suite de sa voie étroite qui nécessitait un transbordement à la frontière. Il fut alors décidé, pour parer à ce gros inconvénient, de modifier la ligne et de lui donner l'écartement normal. Ce travail fut assez long, car à peine était-il commencé, qu'il fut interrompu pour permettre à l'armée du Général Carrington, forte de 5.000 hommes, d'être transportée avec ses chevaux, son matériel, jusqu'à Salisbury. Toutefois, le 1^{er} août 1900, la ligne était achevée. A cette date fut signé un arrangement qui mettait le chemin de fer en entier de Beira à Salisbury sous l'administration unique de la Mashonaland Railway Company.

Le coût total du dernier tronçon de Salisbury à Umtali s'éleva à £ 1.650.000 pour la construc-

tion, £ 70.685 pour remplacer les ponts en bois par des ponts en fer, £ 20.000 pour édifier des stations et £ 30.000 de matériel roulant, soit au total £ 1.770.685, c'est-à-dire plus de 44 millions. La dépense kilométrique s'élevait donc à 157.000 fr. environ, ce qui est très cher.

Le montant de la dette obligatoire de la Mashonaland Railway Company est de £ 2.500.000 dont l'intérêt est garanti par la British South Africa pendant 22 ans.

Le prix de construction de la Beira Railway de Fontesvilla à la frontière atteignit £ 769.035 et celui de l'élargissement de la voie atteignit 850.000 £. Ainsi ce second travail coûta plus cher que l'établissement de la ligne elle-même. Tant il est vrai que le défaut de prévoyance se solde par des sacrifices considérables. La somme fut trouvée par l'émission à différentes époques d'obligations 6 0/0. En 1900 la dette fut convertie en obligations à 4 1/2 0/0 et en une rente privilégiée à 6 0/0 due à la Mashonaland Railway Company qui avait avancé une partie des fonds capitaux.

Quant à la Beira Junction, elle fut constituée en 1895 au capital de £ 62.500 en actions de 5 shillings. De plus, elle émit pour £ 250.000 d'obligations 6 0/0 consolidées plus tard en 4 1/2 0/0.

Nous avons insisté sur la question financière pour montrer comment, somme toute, ces Compagnies dépendent plus ou moins de la Compagnie à laquelle Cecil Rhodes consacrait tous ses efforts, c'est-à-dire la British South Africa Company.

Voulant mener à bien son entreprise, il désirait être le maître de diriger les efforts dispersés vers un but commun, le développement de la Rhodesia.

Les trois chemins de fer précédents, assurent le débouché le plus direct de la Rhodesia à la mer, mais ils forment un réseau différent de celui décrit précédemment et qui comprenait la ligne de Vryburg à Buluwayo. Nous allons maintenant exposer comment les Anglais ont perfectionné leur système de communication en suivant l'ordre chronologique.

Le 1^{er} juin 1899, la Rhodesia Railways Company succéda dans tous ses droits à la Bechuanaland Railway Company. Pourquoi cette transformation fut-elle opérée, nous ne pouvons le dire exactement. Peut-être était-ce pour se procurer l'argent nécessaire aux constructions nouvelles. Car aussitôt cette société émit pour £ 3.125.000 d'obligations 4 o/o destinées à subvenir aux frais de premier établissement de la ligne de Buluwayo vers le Nord. A peu près à la même époque une nouvelle émission de £ 250.870 en obligations 3 o/o eut lieu et fut souscrite au pair par les sociétés minières intéressées à sa construction. Celles-ci, en échange, obtenaient des tarifs de faveur pour le transport de leur matériel.

Le gage de ces emprunts est assuré par :

1° Une première hypothèque sur le chemin de fer à établir et sur les terrains concédés à la Compagnie, soit sur 900 milles carrés le long de la voie.

2° Une seconde hypothèque sur la ligne de Vryburg à Buluwayo.

3° Une garantie de la British South Africa Company pendant 50 ans.

Ces sommes plus un emprunt de £ 874.130 à contracter ultérieurement paraissaient suffire pour construire et équiper la ligne de Buluwayo aux Victoria Falls et au district minier de Kafue, soit 578 milles, sans compter celle de Buluwayo vers Salisbury.

Le travail fut commencé le 30 mai 1899 et avançait rapidement lorsque la guerre éclata entre l'Angleterre et les deux Républiques. Devant l'impossibilité d'obtenir du matériel venant du Sud, les directeurs suspendirent leurs opérations. On se décida alors à construire la ligne de Salisbury vers le Sud pour se procurer par Beira ce qui était nécessaire au développement de la Rhodesia et de ses voies ferrées (mars 1900).

Le chemin de fer de Salisbury à Gwelo (188 milles) fut terminé en mai 1902 et ouvert le 1^{er} juin. La section Buluwayo-Gwelo fut livrée à l'exploitation le 1^{er} décembre 1902. Le prix total de cette ligne atteignit £ 1.213.000. D'après un accord, le gouvernement du Cap administra le chemin de fer jusqu'à Gwelo, et la section de Gwelo à Beira resta sous la direction de la Mashonaland Railway Company. Dans les premiers six mois qui suivirent sa mise en service le tronçon de Salisbury à Gwelo rapporta plus de £ 24.000 alors que sa dette ne nécessitait qu'une somme de £ 25.400.

Une étude plus approfondie de l'itinéraire proposé au début pour le chemin de fer de Buluwayo au Zambèse et au lac Tanganyika fit reconnaître de sérieuses difficultés pour l'établissement de la voie. En même temps on découvrait aux environs de Wankie d'énormes dépôts de charbon. Aussi les Directeurs de la Compagnie adoptèrent-ils une nouvelle route.

Au lieu de partir de Salisbury, la ligne se dirigerait de Buluwayo sur Wankie, de là traverserait le Zambèse aux Victoria Falls et ensuite gagnerait le bassin minier de la Kafue, où des mines importantes de cuivre, de plomb et de zinc avaient été découvertes.

Le 9 mai 1901, on se mettait à l'ouvrage et en août 1903, la locomotive entra à Wankie.

Ainsi donc, à l'heure où nous écrivons ces lignes on peut se rendre directement en plein cœur de l'Afrique, en chemin de fer du Cap aux Victoria Falls, soit à une distance de près de 2.500 kilomètres. Et cela dans un pays à peine années.

connu il y a 10 ans et exploré depuis à peine cinq

Malheureusement, les dépenses furent supérieures à celles qu'on avait prévues. Aussi l'assemblée de la Rhodesia Railways Limited convoquée le 23 décembre 1903 avait-elle à prendre une résolution dans le but de trancher cette difficulté financière. Elle avait à sanctionner la vente de la ligne de Buluwayo à Salisbury à la Mashonaland Railway Company Limited, et à décider que le produit

de la vente servirait à l'extension de la ligne principale en construction dans la direction du Nord. Elle avait, en outre, à voter les modifications aux statuts, nécessitées par cette vente.

A cette assemblée qui ne put prendre de décision, par suite du nombre insuffisant d'obligations représentées, le président M. Rochefort Maguire analysa ainsi l'économie du système proposé.

» Le plan primitif était d'étendre la ligne de Buluwayo jusqu'aux environs du lac Tanganyika. Tandis qu'on construisait la section de Buluwayo à Salisbury, des travaux de prospection étaient en cours dans la Rhodesia du Sud et dans la Rhodesia située au nord du Zambèze. Au milieu de l'année 1901 certaines propositions furent faites aux actionnaires de la Rhodesian Railways Company. La valeur prouvée des charbonnages de Wankie et les rapports reçus sur les mines du N.-O. de la Rhodesia avaient engagé le conseil d'administration à choisir un nouvel itinéraire. Il convenait de pousser le chemin de fer jusqu'à la cataracte de Victoria, mais les capitaux de la compagnie ne lui permirent pas de terminer le travail.

» Dans les conditions actuelles, le tronçon de Buluwayo à Gwelo, quelque intéressant qu'il fut, ne devait pas faire partie du réseau et c'est alors que la Mashonaland Railways Company offrit à la Compagnie de lui acheter ce tronçon au prix courant, augmenté des intérêts composés. Le prix d'achat en espèces s'élèverait ainsi à £ 1.320.000. Bien que ce tronçon soit appelé à un brillant ave-

nir, il ne rend pas encore ce qu'il est susceptible de donner. Si donc les obligataires consentent à le vendre, la Compagnie propose de construire le chemin de fer de la cataracte de Victoria jusqu'à la mine Broken Hill, sur une distance de 350 milles et d'approuver le devis qui a été établi.

» Du jour où un chemin de fer sera construit par la Compagnie, il lui sera accordé un mille carré de terrain avec les droits miniers, par mille de voie construite. Elle garde naturellement les concessions que lui a values la construction de la ligne Buluwayo à Salisbury. La seule condition nécessaire pour que ce tronçon devienne profitable, c'est de faire une Rhodesia prospère et avec une Rhodesia prospère, la garantie de la British South Africa Company aura une valeur égale à celle de la ligne de Buluwayo. »

Certainement dans ce projet, les deux Compagnies ont à gagner. L'une pourra concentrer tous ses efforts dans la ligne d'exportation et d'importation de la Rhodesia, l'autre emploiera toute son activité au développement intérieur du pays. Il y aura là communauté d'efforts dans un but commun, tout en marquant nettement la division du travail (1).

A ces lignes principales se sont ajoutées d'autres

(1) L'assemblée, remise au 3 février, ne put prendre de décision faute d'un nombre suffisant d'obligataires. Les administrateurs ont décidé de prendre les mesures nécessaires sans rien changer à la situation des obligataires. Il y a, en effet, urgence à continuer les travaux. La ligne atteint maintenant les Victoria Falls.

voies destinées à desservir soit des centres miniers, soit des pays agricoles. C'est dans ce but que les lignes suivantes ont été ouvertes.

En 1899, il fut décidé pour permettre d'exploiter avec bénéfice les deux gisements de roche aurifère de Gwanda de construire une voie de 104 milles de long au Sud-Est de Buluwayo. Les travaux furent un instant arrêtés à cause de la guerre. Ils sont actuellement terminés.

En mars 1903, on commença un chemin de fer de Gwelo à Selukwe qui a été achevé le 21 août 1903. Un autre tronçon fut établi de Salisbury au district de Mazœ.

Enfin, un petit chemin de fer d'intérêt local, à voie étroite a été établi en 1902 entre Salisbury et la mine d'Ayrshire sur une distance de 80 milles. C'est une société privée la Lomagunda Railway Company qui a obtenu cette concession en 1901. Le prix de construction a atteint £ 110.000, et c'est la Mashonaland Railways Company qui l'administre. Il est question de pousser un tronçon jusqu'aux mines de cuivre d'Alaska, 30 milles plus loin.

Pour terminer, citons un projet de ligne qui réunirait Umtali à la mine Penhalonga.

L'ensemble des chemins de fer de la Rhodesia, à l'exception du tronçon d'Ayrshire est à l'écartement normal adopté pour le Sud-Africain, c'est-à-dire de 3 pieds 6 pouces. Le matériel est analogue à celui employé sur les réseaux du Cap puisque une grande partie des chemins de fer rhodésiens est

comme nous l'avons dit exploitée par la direction de ce Gouvernement.

La construction de ces voies a été établie si solidement, malgré la rapidité avec laquelle on a été souvent obligé de procéder, que sauf sur la section Beira Umtali, où les pentes sont très rapides, les trains ont une vitesse égale à celle employée dans le Sud Africain.

Sur presque toute la ligne, les rails sont en acier du poids de 60 livres anglaises par mètre. Les rails légers posés au début sur la section de Vryburg à Mafeking sont remplacés par du matériel plus solide. Ainsi les Rhodesian Railways pourront supporter la comparaison avec n'importe quelle autre ligne du Sud de l'Afrique. Quant aux pentes, elles sont en général assez faibles, puisqu'on est sur le haut plateau. Les vieux ponts en bois ont été aussi remplacés par des constructions en pierre et en acier, ce qui diminue beaucoup les chances d'accident.

Un point sur lequel il est bon d'appeler l'attention, c'est que jusqu'à présent les lignes ont été établies dans des régions assez fertiles pour que dès les premiers exercices, des bénéfices assez sérieux aient été récoltés. La garantie des obligataires est donc entièrement sauvegardée. Pour s'en assurer, il suffit de constater le prix de ces titres à la bourse de Londres.

Bien d'autres circonstances heureuses favorisent l'essor de ces chemins de fer. Au premier rang nous pourrions citer la découverte de gisements houil-

lers considérables, surtout de ceux de Wankié. D'après M. Price, ingénieur des mines à Buluwayo, il est possible de tabler au commencement de l'exploitation sur 300 tonnes par jour. Plus tard, quand l'organisation sera complétée et surtout quand la main-d'œuvre sera plus abondante, l'extraction pourra atteindre 30.000 tonnes par mois.

On ne peut se faire une idée exacte du prix du combustible dans le Centre de l'Afrique, puisque les mines sont à peine ouvertes. Mais en comptant 30 sh. par tonne pour Buluwayo et 40 sh. pour Salisbury et le Mashonaland, on ne commet pas de grosses erreurs. Même à ce prix, les industries naissantes auront un gros avantage à employer le charbon comme combustible.

Jusqu'à présent, elles brûlaient du bois abattu dans le voisinage, mais la consommation était si grande que la distance à laquelle il fallait chercher ce bois s'augmentait de plus en plus et les frais s'élevaient considérablement. De plus, les forêts s'épuisaient rapidement. L'ouverture des mines de Wankie sera donc une cause d'économies appréciables évaluées dans bien des cas à 50 0/0. Les bénéfices iront donc en augmentant et de plus, bien des mines qui ne pouvaient extraire par suite de la pauvreté du minerai, redeviendront exploitables et payantes. A titre d'exemple, nous citerons certaine mine, située dans le voisinage de Buluwayo qui brûle à présent pour près de 15 de bois par jour. Le directeur estime que lorsqu'il pourra se procurer du charbon même à 30 sh. la tonne, il réali-

sera de ce fait une économie de £ 2.500 par an (62.500 fr).

Quant aux chemins de fer eux-mêmes qui employaient tantôt le bois, tantôt la houille, ils auraient tout avantage à n'utiliser que ce dernier combustible. De plus, rien que le transport des charbons destinés aux industries diverses sera une large source de bénéfices. La consommation du bois était si intense que maintenant on est obligé de faire de vastes plantations pour remplacer autant que possible les forêts disparues. Le long de la voie ferrée, il se voit actuellement des kilomètres entiers de jeunes pépinières nouvellement constituées par les soins de la Compagnie elle-même.

Nous avons vu plus haut que des mines de Wankie, le chemin de fer se dirigeait vers le Zambèze qu'il devait traverser au point appelé les Victoria Falls et qui sont destinées à faire dans la célébrité, une carrière aussi brillante que les fameuses chutes du Niagara.

Ces cataractes qui présentent un spectacle de grandeur et de beauté extraordinaires attireront certainement un grand nombre de touristes. Elles ont une largeur double de celles du Niagara, c'est-à-dire près de 2.000 mètres au lieu de 800 mètres, et ont une hauteur plus que double, 130 mètres au lieu de 54 mètres. La construction d'un pont au-dessus de ce formidable obstacle était un problème sérieux à résoudre. Aussi, le directeur des chemins de fer vint-il en Angleterre, pour s'entretenir directement avec les constructeurs et les ingé-

nieurs. A l'heure actuelle les plans ont été approuvés et le matériel commence à arriver.

Mais comme il était de toute nécessité d'établir la voie ferrée au Nord du Zambèze pour atteindre le bassin de la Kafue, il a été construit une sorte de berline aérienne sur la gorge qui se trouve en-dessous des chutes. A l'aide d'un va-et-vient, le matériel peut être porté d'une rive à l'autre. Les travaux pourront être ainsi continués sans attendre que le pont soit achevé. On espère qu'à la fin de 1904, la voie sera entièrement terminée (1).

Desservant ainsi une riche région minière (2), ayant une source inépuisable de charbons et grâce aux cataractes une force énorme à sa disposition, toute cette région recevra bientôt un grand développement industriel. Il y a quelques années, le transport de la force par l'électricité n'excédait pas 100 kilomètres, maintenant en Californie, on la transporte utilement à plus de 560 kilomètres. Aussi, il est permis d'entrevoir qu'une usine établie au Zambèze captera la force donnée par les Victoria Falls, et la transportera aux mines du Sud et du Nord de la Rhodesia. Qui sait si un jour le chemin de fer n'utilisera pas pour une par-

(1) La voie serait terminée à une centaine de kilomètres au Nord des Victoria Falls.

(2) La région minière de la Kafue est, au dire des experts, une des plus riches du monde. On y trouve du cuivre, du zinc, du fer et du plomb. Rien qu'une mine pourra fournir par jour, plus de 300 tonnes de minerai à transporter par le chemin de fer. Aussi, ce dernier profitera-t-il largement du voisinage de tant de richesses.

tie de ses trains la traction électrique, dont l'énergie sera fournie par la houille blanche.

Comme nous l'avons vu en parlant des différentes sections du réseau, la construction de toutes ces voies ferrées n'a pas été réalisée sans entraîner de grosses dépenses. L'intérêt total dû aux obligations, lorsque toutes celles-ci auront été émises, se montera à la somme de £ 267.271, soit à un peu plus de 4 millions de francs. Or, rien que la section de Vryburg à Buluwayo (556 milles) a rapporté net, du 1^{er} novembre 1901 au 31 octobre 1902, une somme de £ 202.112. C'est-à-dire que dans très peu de temps elle pourrait arriver à payer à elle seule les intérêts de la dette obligataire? Car cette somme ne comprend pas les £ 30.000 payées pour cette section par le gouvernement impérial et la British South Africa Company.

Nous n'avons pas pu obtenir des renseignements précis sur les recettes du tronçon de Buluwayo-Gwelo, mais d'après les données les moins optimistes, on espère qu'elles se monteront annuellement à £ 15.000 par an. Quant à la section Buluwayo-Wankie, les bénéfices atteindront probablement £ 55.000. Ainsi la portion du réseau des Rhodesia Railways, comprise entre Vryburg et Gwelo, et Buluwayo-Wankie rapporterait £ 272.000, ce qui serait plus que nécessaire pour payer les intérêts des obligataires.

Les recettes de la ligne nouvelle et les subsides annuels dus à la Compagnie pourraient être ainsi

utilisés, soit à former un fond de réserve, soit à être distribués en dividende, soit enfin à rembourser les obligations. Rarement, une compagnie de chemin de fer a été aussi favorisée dès ses débuts, surtout si l'on tient compte des régions où se développent ses rails.

Quant à la section administrée par la Mashonaland Railways Company, les résultats n'ont pas été tout à fait aussi heureux. Bien que le tronçon Gwelo-Salisbury rapporte à peu près £ 50.000 par an (1), celui compris entre Salisbury et la mer, c'est-à-dire le port de Beira, n'a pas jusqu'à présent donné des bénéfices considérables. Cela tient surtout aux régions difficiles que le chemin de fer traverse et qui nécessitaient de nombreux travaux de réfection. Cependant, les recettes nettes de cette section sont montées à £ 23.500 pour l'exercice finissant le 30 septembre 1901 à £ 87.404 pour l'exercice suivant et à £ 148.412 pour l'exercice 1902-1903. Il est vrai que Sir Charles Metcalfe a fait faire des travaux qui ont rendu l'exploitation plus facile. Maintenant, ce réseau pourra être comparé à ceux de la Rhodesia proprement dite.

Les tarifs de transport étaient jusqu'à ces derniers temps assez élevés. A la suite de conférences entre les directeurs de la Compagnie des

(1) Cette section dessert les districts miniers de Hartley, Sebakwe, Gwelo, Selukwe et Battlefields, où sont situés les importants gisements en exploitation de Globe and Phenix, Wanderer, Bonsor, etc.

Rhodesia Railways et les représentants des pouvoirs publics, il fut décidé de faire des réductions importantes sur la section Vryburg-Gwelo.

Ces réductions seraient de £ 3, 13 s. 4 d. par tonne de machines agricoles ou industrielles, de £ 3, 3 s. 4 d. par tonnes de matériel de mines, lainages, etc., et de £ 1 par tonne de vêtements, liqueurs, etc... On envisage déjà, grâce à l'importance croissante du trafic des réductions encore plus considérables, qui ne nuiraient pas à la prospérité des chemins de fer. Les prix actuels et ceux payés il y a seulement 10 ans, lorsque les transports étaient faits uniquement par charriots à bœufs, sont intéressants à rappeler. Par exemple, en temps normal, une tonne de marchandises de Mafeking à Bulwayo (500 milles) coûtait £ 12, 10 s. Pendant la peste bovine les prix étaient montés à £ 100. Tandis que par la voie ferrée la dépense est à peine de £ 3. Au lieu de durer 2 mois le voyage n'est que de quelques heures. Aussi le pays a-t-il pu se développer vite et dans de bonnes conditions.

Quant aux tarifs pour les passagers, ils sont de 3 d. 2 d. 1 d. par mille suivant la classe pour les voyageurs qui ne quittent pas la Rhodesia. Pour ceux qui transitent, les prix sont respectivement de 2 1/2 d., 1 3/4 d. et 1 d.

D'après un accord conclu avec les chemins de fer du Gouvernement du Gap, des billets de touristes circulaires valables pour un mois sont établis au prix de £ 30 et £ 20, pour la 1^{re} classe et la 2^e.

On peut ainsi s'arrêter dans toutes les stations de la Colonie et de la Rhodesia. C'est un système analogue à celui employé en Belgique à titre d'abonnements temporaires. On peut aussi louer pour un mois et plus des wagons-salons qui s'arrêtent à la volonté des voyageurs aux points les plus intéressants du Sud-Africain. Ces facilités ne feront qu'attirer les touristes. De plus, des trains de luxe partent chaque semaine soit du Cap, soit de Buluwayo. Des voitures très confortables les composent et comprennent non seulement des salons, des couchettes, des lavabos, des cuisines, des restaurants, mais même des salles de bains.

Ainsi que nous l'avons vu, le port de Beira est et sera de longtemps le débouché de la Rhodesia. Aussi les travaux nécessaires pour donner à cette ville toutes les facilités pour un transit considérable sont-ils poussés avec activité. Mais les Anglais, ou plutôt la direction des chemins de fer du Cap, désirant monopoliser dans leurs ports le commerce Sud-Africain, ont-ils fait pour Beira ce qu'ils avaient déjà entrepris pour monopoliser le trafic du Transvaal. C'est ainsi qu'une tonne de marchandises venant à Buluwayo coûte plus cher en passant par Beira que par Port-Elisabeth. Aussi la Mashonaland Railways Company devrat-elle bientôt abaisser ses tarifs. Cela lui sera facile et les bénéfices seront encore élevés, car sans réduire de beaucoup ses prix, elle arrivera à donner aux commerçants des facilités au moins égales, sinon meilleures. Il existe une telle diffé-

rence de distance que les chemins de fer du Cap, à moins de travailler à perte, ne pourront supporter la concurrence (1). Du reste, il arrivera fatalement que pour diriger sur Beira le trafic de la Rhodesia, une Compagnie, soit la Rhodesia Railways, soit la Mashonaland Railways construira une ligne directe de Umtali à Buluwayo, ce qui réduira encore de beaucoup la distance. Car Buluwayo est la bifurcation importante. C'est de là que part la ligne du Zambèze, c'est là qu'aboutiront plus tard les marchandises traversant l'Afrique de la côte de l'Angola à celle du Mozambique.

En terminant, il peut être intéressant de jeter un coup d'œil sur la Rhodesia, et par conséquent de se faire une idée du trafic auquel les chemins de fer auront à répondre.

Jusqu'à présent l'industrie minière et l'agriculture sont pour ainsi dire les seules formes sous lesquelles l'activité humaine se soit manifestée.

Nous avons parlé plus haut des dépôts de charbon actuellement développés ou déjà exploités et des gisements minéraux du bassin de la Kafue. Quant aux mines d'or, elles n'ont commencé à produire qu'en 1898.

A cette époque, 100 pilons seulement étaient installés et broyèrent pour 15.378 onces d'or. L'an-

(1) Les administrateurs de la Mashonaland Railway Company n'ont pas saisi tout l'intérêt qu'il y aurait à diminuer à bref délai les tarifs pour attirer les marchandises. Aussi, les résultats des 6 premiers mois de l'exercice 1903-1904 sont-ils moins brillants que ceux de l'exercice précédent.

née suivante le produit monta à 56.742 onces pour 6 mines et 140 pilons. En 1900, huit mines broyèrent le minerai avec 180 pilons et obtinrent 85.366 onces. En 1901, on arriva avec 245 pilons à 172.035 onces. Enfin, en 1902, treize mines produisirent près de 200.000 onces. A l'heure actuelle 450 pilons environ dont 60 destinés à broyer du minerai d'essai de différents gisements sont en pleine activité (1).

Le nombre de claims enregistrés au milieu de 1902 était de 120.000, dont une faible partie est exploitée. Il dénote déjà un développement assez considérable de l'industrie aurifère. Sans doute, on ne trouve pas jusqu'à présent des filons d'une teneur aussi riche que dans le Rand, mais il n'est pas nécessaire qu'une mine paye des 100 o/o de dividende pour qu'elle soit prospère. Déjà pour favoriser les gisements pauvres on a développé les lignes ferrées, on a installé des batteries communes qui desservent plusieurs compagnies et qui rendent les frais généraux moins élevés. C'est une industrie au début mais nous pensons qu'elle pourra devenir une source de richesse pour le pays.

Quant à l'agriculture, son développement rencontre comme toujours plus de difficultés. Les capitaux s'engagent moins volontiers dans de telles entreprises de longue haleine, qui ne produisent qu'au bout de plusieurs années. Les émigrants

(1) La production de l'or pour 1903, est montée à 231.872 onces.

préférent aussi se livrer à un travail plus vite rémunérateur, que de jeter leurs maigres ressources sur des champs incultes, qui nécessiteront une longue suite d'efforts, avant de produire.

Enfin, en Rhodesia la peste bovine avait détruit presque tout le bétail, et la guerre aidant, les animaux agricoles ne purent être importés que lentement et à des prix très élevés. Cependant, de grands efforts ont été faits par la British South Africa Company. La Rhodesia étant surtout une terre à blé, les Anglais y ont apporté du blé des Indes, qui a donné de bons résultats en Amérique et dans la République Argentine. Pour remplacer les bœufs et les chevaux, on fit venir des machines à vapeur. Des primes sont accordées aux laboureurs, une certaine surface est concédée gratuitement sans impôts et sans droits aux agriculteurs, qui viennent s'établir dans le pays.

Aussi, alors qu'en 1898, on ne comptait que 348.585 acres cultivées, quatre ans plus tard, en 1902, il y en avait 534.000. C'est peu relativement aux dimensions de la Rhodesia, c'est beaucoup relativement au progrès accompli en quelques années. Aussi le prix du blé est-il encore très élevé. A Buluwayo, par exemple, le quintal (100 livres anglaises) coûte de 10 sh. à 15 sh., contre 4 sh. 6 d. à Liverpool.

Des essais de coton et de tabac ont aussi été faits avec succès et dès à présent de grandes plantations de ces deux produits sont établies dans certains districts. Bien d'autres fruits des pays chauds ou

tempérés y ont été aussi importés et leur culture, dans de petites proportions, il est vrai, a prouvé que ces contrées, saines, fertiles et bien arrosées sont susceptibles d'un grand rendement.

Du reste, si les dépenses de la British South Africa Company sont toujours considérables, les recettes s'accroissent rapidement. Ainsi, alors qu'en 1898 les revenus montaient à £ 270.000, en 1902 ils dépassaient £ 430.000. Quant aux dépenses, elles se tiennent toujours entre £ 700.000 et £ 800.000. Il est vrai que la Compagnie a eu à supporter dans les premières années des frais énormes dus à la révolte des noirs, à la guerre du Transvaal et à la peste bovine. Ses débuts ont été très difficiles et soumis à une série de vicissitudes malheureuses, qui auraient découragé tout autre qu'un Cecil Rhodes.

Mais maintenant il semble que la période difficile d'un premier établissement dans des contrées inconnues et à peine peuplées, soit terminée, et que celle où des résultats probablement très satisfaisants seront recueillis, n'est pas loin d'arriver. Sans doute, il ne faut pas escompter immédiatement des bénéfices importants, il est impossible de mettre en valeur un territoire de cette étendue où tout est à créer, en quelques années. Mais autant une action de la Chartered était hier encore un billet de loterie, autant aujourd'hui il paraît que la British South Africa Company peut faire concevoir de légitimes espérances à ceux qui ont mis à sa disposition les fonds qui lui étaient nécessaires.

En France, une telle entreprise aurait déjà fait faillite depuis longtemps, parce que nous n'aurions jamais eu la patience d'attendre les résultats. Nous sommes trop impressionnables pour subir des vicissitudes semblables sans prendre peur. Montée par un Anglais qui, du reste, sut obtenir l'appui plus que moral de son Gouvernement, cette Compagnie a les plus grandes chances de réussir et le plus curieux, c'est que bien des capitaux fournis, viennent de France. Tant il est vrai que nous sommes timorés quand il s'agit d'entreprises françaises, établies dans des colonies nous appartenant, et que nous nous jetons à corps perdu dans tout ce qui porte l'estampille « Limited ».

Quoi qu'il en soit, la véritable idée géniale de Cecil Rhodes dans le développement de la British South Africa Company a été, non pas de trouver un appui dans son Gouvernement, non pas de pousser les prospecteurs à découvrir des gisements aurifères, mais de doter aussi rapidement que possible ces vastes contrées d'un réseau ferré, capable d'aider à l'éclosion de l'industrie et de l'agriculture. Ses plans, sont tels, que au dire d'ingénieurs d'expérience, il n'y a rien à changer à ceux qu'il a tracés, même à l'heure présente où l'on connaît mieux le pays.

Par le chemin de fer il a acquis la protection des hommes d'Etat de sa patrie qui comprirent le rôle qu'il pouvait jouer au point de vue politique et militaire. Par le chemin de fer, il a développé toute une vaste contrée qui depuis des siècles était vouée à la stérilité.

British Central Africa Protectorate
(*Protectorat anglais du Centre de l'Afrique*)

La British Central Africa Protectorate est cette contrée limitée par les possessions portugaises de Mozambique, l'Est Africain allemand et la Rhodesia. Il longe le lac Nyassa sur toute sa côte orientale et sur ses rives méridionales. Aussi, une grande partie de ce pays est-il abondamment arrosé et éminemment propre à toutes sortes de cultures.

Ce Protectorat, par suite de sa situation même au sein du continent noir, est assez peu exploité jusqu'à présent. Les communications y sont lentes et difficiles, bien que la navigation sur le Shire, affluent du Zambéze et sur le lac, facilite de beaucoup les relations, surtout à l'intérieur. Tout un système de transports a été organisé pour améliorer les échanges avec les territoires appartenant au Portugal, à l'Allemagne, au Congo belge et aussi avec la partie septentrionale de la Rhodesia. Il est assuré maintenant, au moyen de dix-sept bateaux à vapeur qui naviguent sur les rivières. Dans le Protectorat lui-même des porteurs, des chariots trainés

par des bœufs et des automobiles exécutent tous les transports. Enfin, sur le lac Nyassa, une petite flotte de six steamers fait le cabotage.

Mais ces moyens de communication sont pour la plupart longs et onéreux. Aussi, le développement du commerce rencontre-t-il de grosses difficultés. Des frais de transport considérables, des droits de douane et de transit assez élevés, sont autant d'obstacles aux importations.

Pour diminuer ces obstacles, on avait songé à obtenir un marché dans les possessions britanniques, au Sud du Zambèze, et à faire entrer le Protectorat dans l'Union douanière Sud-africaine, mais la Déclaration annexée à l'Acte de la Conférence de Bruxelles, lui interdit de modifier actuellement ses tarifs. Cependant, on n'a pas perdu tout espoir d'arriver à un accord, et lorsque le Protectorat a été appelé à fournir la main-d'œuvre nécessaire au Rand, des pourparlers ont été engagés pour améliorer l'exportation de ses produits dans les colonies Sud-Africaines.

Quoi qu'il en soit, et grâce aux habiles dispositions prises par le Gouverneur, le Major F. B. Pearce, les échanges sont en progression constante. Les importations se sont élevées à £ 153.990 en 1903, contre £ 128.592 en 1902. Quant aux exportations, elles ont passé de £ 21.000 à £ 34.000. Il faut dire cependant, que l'année 1903 a été très défavorable. En effet, une sécheresse inaccoutumée a régné sur toute la région et le niveau de l'eau sur les rivières et le Shire en particulier,

qui est le principal canal des relations avec l'extérieur, a privé le trafic d'un de ses moyens d'action les plus importants.

En d'autres temps, les marchandises débarquées à Chinde, pouvaient être déchargées des steamers ou des barques à Katungas, qui est pour ainsi dire le port de Blantyre, ville distante de 28 milles. Pendant l'année 1903, le Shire était tellement bas, que les vapeurs, au lieu de s'arrêter relativement près de Blantyre, n'ont même pas été capables d'atteindre le territoire britannique. Souvent, ils furent obligés de se décharger en pays portugais, à environ 70 milles au Sud de la frontière du Protectorat, et à 90 milles de la première douane anglaise, Port Herald.

Les marchandises étaient alors placées dans de légères barques à fond plat qui étaient dirigées avec de grandes difficultés jusqu'à Port Herald et Chiromo, et quelquefois jusqu'à Katungas. Voici donc toute une région qui, par suite du manque de pluie est pour ainsi dire coupée du reste du monde. L'eau venant à manquer, c'est toute une année de stagnation pour les affaires, car il faut attendre la prochaine saison pluvieuse pour espérer voir le Shire se remplir. Il est donc de toute nécessité pour éviter le retour de pareilles perturbations dans le développement commercial, de doubler l'unique débouché, le Shire, par une voie toujours disponible, par un chemin de fer ?

Nous avons dit plus haut que les transports s'effectuaient difficilement. Voici ce qu'écrit le

Gouverneur à ce sujet, dans son dernier rapport :
 « Les moyens de locomotion employés pour voya-
 » ger sont le « Mochila », sorte de chaise à por-
 » teurs suspendue, portée par deux à huit nègres
 » et dans les hauts plateaux du Shire, les chars du
 » Cap tirés par des attelages de mules. L'African
 » Lakes Corporation a fait construire en Angle-
 » terre, une automobile à pétrole de 12 chevaux,
 » qui est destinée au service des voyageurs. Il peut
 » porter six ou sept personnes non compris le con-
 » ducteur. »

Un grand progrès a été réalisé en 1903, dans le nombre et la capacité des moyens de transport pour les marchandises. Il est dû en partie au manque de communications naturelles, dont la privation se fit surtout sentir dans le cours de cette année. A l'heure actuelle, ils consistent dans le seul district du Shire, en cinquante-six voitures, composées ainsi qu'il suit :

Chariots à bœufs....	41 pouvant porter de une tonne 1/2 à 2 tonnes.
Chariots à emballer....	10 d'une tonne chacun.
Voitures locomobiles..	5 (voitures à vapeur où le chauffage est fait au bois.)

Toutes ces voitures peuvent donc transporter en un voyage environ 110 tonnes. C'est peu, étant donnée la durée de chaque trajet, mais c'est beaucoup en raison de ce qu'étaient avant les moyens

de locomotion. Rien que la mise en service de ces différents véhicules, a économisé plus de 30.000 journées de porteurs, qui ont pu en conséquence être employées à d'autres travaux.

Dans les régions plus septentrionales, le portage humain est à peu près le seul moyen dont on dispose pour transporter les marchandises. Aussi, comme le pays est relativement peu peuplé et que ce portage prend une grande partie des indigènes, le développement de l'agriculture est presque impossible.

Cependant ce pays offre, à ce dernier point de vue, de grandes ressources. Jusqu'à présent, le café avait été la seule plante dont l'exploitation fut avantageuse. Cet arbuste croît à l'état naturel et, avec un peu de soins, est susceptible de donner de jolis bénéfices. Mais depuis l'année dernière, différentes expériences concluantes ont été faites sur d'autres cultures. Celle qui permet d'espérer un bon résultat est la culture du coton. Dans le district de Blantyre, il existe actuellement près de 300 acres plantés en arbre à coton et leurs produits ont été cotés jusqu'à 5 d. la livre sur le marché de Londres.

Quant au tabac et au thé, plusieurs essais ont été tentés et ils ont donné des résultats tels que le Gouverneur a fait tous ses efforts pour en diffuser la culture. Le caoutchouc a moins bien réussi ; les indigènes ont coupé d'une manière inconsidérée les lianes qui poussaient naturellement dans le Nord de la Colonie, et maintenant on hésite à faire

de nouvelles plantations. Peu de gens ont en effet les capitaux nécessaires à de telles entreprises qui demandent plusieurs années avant de produire. Les céréales ont de leur côté donné de belles espérances, et si ce n'était les difficultés de transporter au loin le riz et le blé, de grandes surfaces seraient ensemencées. Mais devant l'étroitesse du marché, les producteurs se limitent aux seuls besoins que nécessite leur voisinage immédiat.

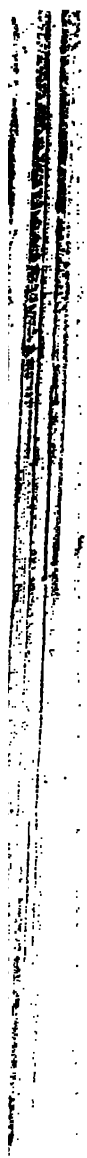
Il y a donc dans ce pays des ressources importantes qui ne peuvent être utilisées faute de moyens de communications faciles. Aussi, pour rendre à l'agriculture les bras nécessaires, qui sont employés actuellement au portage et pour permettre aux produits de s'écouler plus facilement au dehors, était-il de toute nécessité d'installer des voies ferrées.

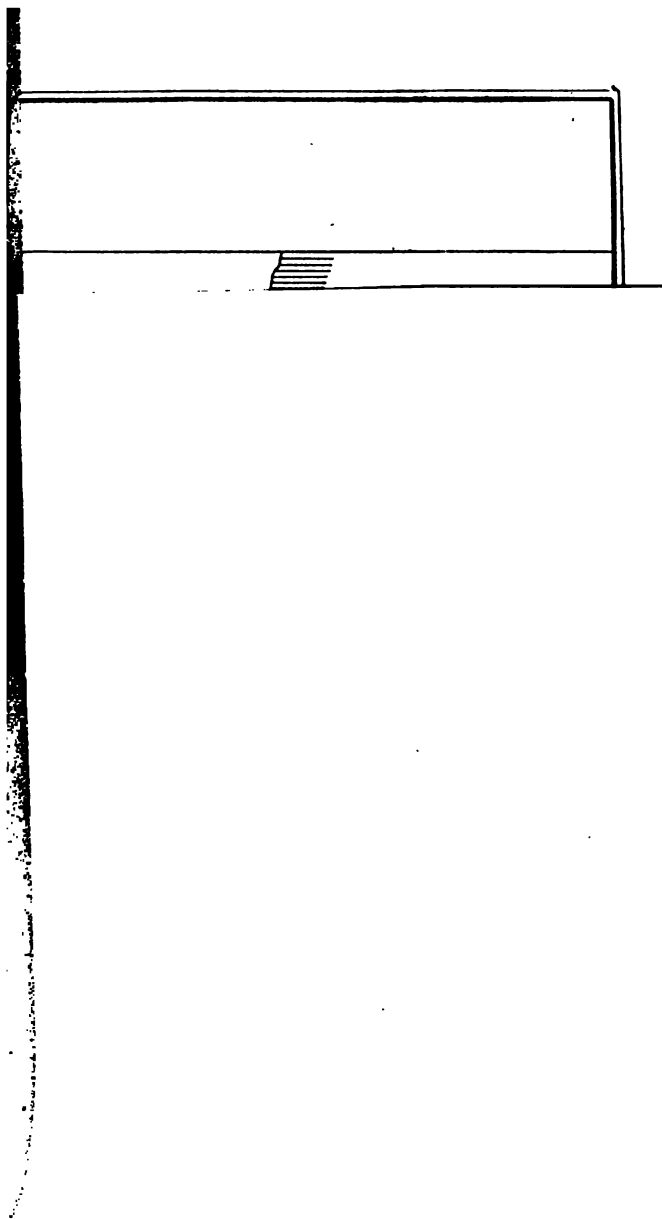
Nous avons indiqué dans le volume précédent, que les Portugais avaient résolu de concéder à une Compagnie, le droit de construire une voie ferrée de Quelimane à la frontière anglaise, c'est-à-dire à Chiromo. De son côté, une Compagnie anglaise devait se charger de la prolonger jusqu'au Nyassa et même plus loin, à travers le territoire britannique. L'établissement de ces deux voies est, en effet, d'une réelle importance pour la Colonie portugaise et devient une question de vie ou de mort pour le territoire anglais. Entre le bas Shire et Chinde, le transport est fait à l'aide de 100 bateaux dont 20 à vapeur ? Sur ces derniers, dix-sept sont anglais, deux portugais et un allemand. Mais ce moyen est

asser précaire, puisque il suffit d'une année de sécheresse pour en supprimer presque l'action ; de plus, le voyage est relativement long et peu confortable.

Le chemin de fer était donc la seule ressource et les Anglais se sont mis de suite à l'œuvre dans la partie qui les concernait. A la fin de 1902, le Gouvernement britannique accordait à la Shire Highlands Railway Limited, le droit de construire et d'exploiter une ligne de Chiromo, port des douanes anglaises sur le Shire, à Blantyre qui est le chef-lieu commercial du pays. Le prolongement de ce chemin de fer jusqu'au Nyassa, était également prévu dans la concession. La construction de la voie a été confiée à la British Central Africa Company, qui fut formée à Londres et qui reprit les droits accordés à la compagnie bien connue, la Sharrer's Zambezi Traffic Company.

La voie qui a l'écartement normal de trois pieds six pouces a été commencée il y a quelques mois. Tout le matériel nécessaire a été commandé en Angleterre, mais malheureusement le premier navire qui l'apportait a échoué près du Cap de Guardafui, au débouché de la Mer Rouge. Une partie de la cargaison fut sauvée, mais cet accident occasionna un réel retard dans la construction. On estime à environ 12.000 le nombre des travailleurs qui seront chaque année employés à la construction. Mais une fois les gros terrassements terminés, le chemin de fer permettra de rendre aux travaux des champs, plus du triple de ce chiffre d'indigènes. La







1

2



CONCLUSIONS

Sur les pages précédentes, nous avons examiné ce qui avait été pour chacune des colonies Sud-Africaines, l'idée qui avait présidé à la construction de chemins de fer. Nous avons assisté à ce magnifique essor donné en quelques années seulement, à ce grand empire colonial, essor qui a profité en grande partie à l'Angleterre. Maintenant, en conclusion, jetons un coup d'œil sur l'avenir et essayons d'arracher au lendemain d'une politique coloniale quelques-uns de ses secrets.

Comme le dit M. Birchenough, le Sud-Africain est un marché unique livré à l'activité commerciale : « L'importance actuelle et le récent développement du marché Sud-Africain peuvent être appréciés en considérant les chiffres suivants qui indiquent la valeur des importations à dix ans de distance. En 1893, on comptait £ 13,861,160 et en 1903, £ 47,167,545 ; donc, en 10 ans, la somme des marchandises importées a presqu'octuplé...

La rapidité avec laquelle le Sud-Africain est devenu comme un gros marché, pour les manu-

factures anglaises est tout à fait surprenante. En 1893, le Sud-Africain venait au sixième rang des acheteurs de la Grande-Bretagne, maintenant il occupe la seconde place. Il n'est pas douteux qu'en 1903, il ne prenne la première, en dépassant les Indes, et ne devienne le plus grand consommateur du monde des produits de la mère-patrie. Car il est intéressant de noter que tandis qu'en 1893, ces colonies ne prenaient que 4 0/0 des exportations totales (avec £ 8.918.000), l'année dernière elles accaparèrent 9 0/0 (avec £ 25.743.410). Leurs commandes, cette même année, furent trois fois plus considérables que celles faites au compte de la Russie, de la Hollande, de la Belgique ou de la Chine et dépassent de beaucoup celles de la France, de l'Autriche, de l'Allemagne et des Etats-Unis. »

Ainsi, grâce à leur politique habile, les Anglais ont su développer rapidement le Sud-Africain à leur profit. A une époque où leurs produits commençaient à trouver partout des concurrents sérieux, où leurs manufactures risquaient de voir s'accumuler sans les vendre leurs productions colossales, ils ont créé et organisé le Sud-Africain pour le faire devenir leur principal débouché. Grâce aux chemins de fer, ils peuvent inonder ces vastes régions de leurs machines, de leurs tissus, de leurs articles de toutes sortes, qui sans ces moyens de communication seraient restés confinés dans les ports.

Dès à présent, même si le marché des Indes

vient à leur échapper par suite de l'entrée en ligne de leur redoutable concurrent, la Russie, les Anglais, ont la certitude de le remplacer avec avantage. Et là, ils n'auront à craindre ni les menaces d'un puissant voisin, ni les intrigues qui ralentissent les affaires. Appuyés sur leurs flottes qui dominent les mers, ils auront un monopole d'exploitation, que nul d'ici bien longtemps ne viendra leur ravir.

Mais ce n'est pas assez que de s'être créé un débouché aussi magnifique, il faut l'organiser mieux qu'il ne l'est actuellement. En jetant le rail sans compter du Cap de Bonne-Espérance au Lac Tanganyika, ils ont doté ces régions d'un puissant moyen de diffusion immédiate. Dès à présent, ils sont assurés que leurs marchandises débarquées à Cape Town, Port-Elizabeth, Durban, iront se répandant jusqu'aux rives du Zambèze. Mais la concurrence commerciale peut venir troubler les Anglais sur leur propre territoire.

Déjà les Américains ont organisé des services réguliers de steamers qui déversent leur cargaison dans les ports Sud-Africains. Les machines agricoles employées actuellement, dans la Colonie d'Orange, la Rhodesia, le Transvaal viennent pour la plupart d'Amérique. Quant aux Allemands ils sont, grâce à des tarifs de faveur sur leurs propres chemins de fer, parvenus à faire pénétrer à meilleur compte leurs produits dans tout le Sud-Africain. Aussi, devant cette concurrence qui devient de plus en plus âpre, depuis que les colonies an-

glaises se sont affirmées comme un marché de premier ordre, est-il nécessaire de prendre des mesures efficaces pour sauvegarder les intérêts britanniques.

Là encore les chemins de fer sont appelés à jouer un grand rôle. Déjà la Colonie du Cap a pris à son compte une grande partie des voies ferrées du Sud-Africain. La colonie du Transvaal et celle du fleuve Orange ont syndiqué leurs efforts en vue d'une exploitation plus économique et plus rationnelle de leur réseau. Petit à petit la fédération des chemins de fer s'accomplira dans tout le Sud-Africain, devant la fédération politique qui viendra à son heure.

Alors, tarifs des transports, tarifs des douanes se combineront pour donner aux marchandises anglaises, dans toutes ces vastes contrées, une supériorité incontestable.

L'Angleterre recevra, en échange de ses machines, les produits alimentaires et textiles nécessaires à son peuple et à ses industries. Et ainsi une des crises les plus terribles auxquelles le commerce britannique a été soumis depuis plus d'un siècle, se sera dénouée d'une manière avantageuse, grâce à l'habileté, à l'énergie et à la persévérance de ses hommes d'Etat.

BIBLIOGRAPHIE

Bulletin du Comité de l'Afrique française.

Revue diplomatique et coloniale.

L'Afrique minière (Année 1903).

Le Transvaal et l'Angleterre dans l'Afrique du Sud (Georges AUBERT).

France, Transvaal (Henri CYRAL).

Le Nouveau Monde Sud-Africain (E. MANHEIMER).

Revue de Géographie (Année 1900).

L'Economiste Européen (Année 1896).

Manuel illustré de l'Afrique du Sud.

Commercial Mission to South Africa (Henry BIRCHENOUGH).

Cape Government Railways. Times Tables-Fares and Rates.

Reports of the British South Africa Company.

Reports of the Rhodesia Railway Trust.

Reports of the Mashonaland Railway Company.

Reports of the Rhodesia Railways.

Reports of the Trade and General condition of the British Central Africa Protectorate.

Rapports de la Compagnie de Mozambique.

Rapports du Directeur des Chemins de fer du Cap.

Rapports du Directeur des Chemins de fer du Natal.

Numéros de la *British Central Africa Gazette.*

Numéros du *The Railway Magazine.*

Numéros du *Cape Times* et du *South African Review.*

CHEMINS DE FER DE L'ILE MAURICE

L'île Maurice, ancienne île de France, est située à 800 kilomètres de Madagascar et à 140 kilomètres de notre île de la Réunion.

Sa population était, en 1902, de 380.000 habitants dont la majorité formée de l'élément indien pur ou d'un mélange indien mauricien. Depuis quelques années la propriété passe petit à petit aux mains des émigrés, qui par leur façon de vivre économique et leur ardeur au travail, accapareront insensiblement le commerce et l'industrie de l'île tout entière.

La superficie de Maurice est évaluée à environ 100.000 hectares. Elle est formée de trois massifs montagneux qui s'élèvent en pentes rapides du bord de la mer et se réunissent au centre. L'altitude moyenne est de 700 mètres; le pic le plus élevé, le piton de la Rivière-Noire atteint une hauteur de 900 mètres. Le sol abondamment arrosé par plus de 40 cours d'eau, peu importants il est vrai, est d'une fertilité extrême.

La colonie possède deux bons ports, celui de Port-Louis sur la côte Nord-Est et celui de Mahébourg sur la côte Sud-Ouest.

bourg ou grand port sur la côte Est. La capitale située dans la première de ces villes renferme avec ses faubourgs une population de plus de 75.000 âmes. Elle possède plusieurs cales de radoub, et ses abords sont défendus par des forts et des ouvrages dont les plus connus sont le Fort Adélaïde et le Fort Saint-Georges.

La culture de la canne à sucre et les principales industries qui en dérivent forment le fond de la richesse de la contrée. Chaque vallée est formée par une suite ininterrompue de plantations où travaillent des milliers d'indiens. Ceux-ci, importés à la suite du décret de 1834, qui abolissait l'esclavage, sont soumis à des règles spéciales, à des inspections fréquentes, pour s'assurer que les employeurs exécutent bien les clauses de leur contrat de louage. La plupart de ces Compagnies sucrières sont en pleine prospérité. Elles ont parfois des années mauvaises, mais la moyenne est en général très bonne, ce qui permet de distribuer des dividendes assez importants.

Voici du reste la situation de quelques-unes de ces sociétés.

Queen Victoria et Bonne-Mère. Une seule usine, capital de 736.000 roupies (1), profit net en 1901, 66.800 roupies, dividende 12 0/0. Production 1.500 tonnes de sucre.

Bel-Etang et Sans-Souci. Deux usines, capital

(1) La roupie vaut environ 1 fr. 60.

1.270.000 roupies, profit net 335.500 roupies en 1901, dividende 12 o/o, production 6.529 tonnes.

Terracine, capital 140.000 roupies, dividende 75 o/o, production 2.775 tonnes.

Nous pourrions allonger encore cette nomenclature et nous verrions que beaucoup de Compagnies sont tout aussi favorisées. Les exemples cités prouvent que l'industrie sucrière est en pleine prospérité à l'île Maurice, et que bien des capitaux français pourraient très avantageusement être placés dans ces affaires.

Malheureusement, des déboisements inconsidérés ont privé le sol d'une grande partie de l'humidité qui lui était nécessaire.

Le Gouvernement s'est ému de cet état de choses qui menace de causer un gros préjudice à la culture de la canne à sucre. Aussi a-t-on, en 1901, autorisé la colonie à emprunter £ 100.000 pour acheter les terrains qu'il est de l'intérêt public de conserver boisés et pour continuer les opérations de reboisement. Cette mesure était réclamée depuis longtemps, et il eût même fallu pour bien faire, consacrer à cette opération une somme double de celle qui va y être employée. Mais on ne peut s'empêcher d'applaudir à cette mesure qui crée un précédent.

Bien d'autres travaux tout aussi nécessaires seraient très profitables à l'industrie, à l'agriculture et à la santé publique; beaucoup d'usines mal construites deviennent à certaines époques de l'an-

née des centres d'infection. Les lits des rivières mal définis gagneraient à être canalisés, car leurs berges basses et plates se prêtent trop bien aux inondations, fréquentes dans la mauvaise saison. La création de vastes réservoirs d'eau en permettant une irrigation rationnelle augmenterait dans de larges proportions la fécondité du sol.

L'élevage est presque nul dans le pays, les animaux agricoles sont sujets à une maladie qui les décime rapidement. Aussi, le manque de viande de boucherie est-il une des grosses préoccupations des administrateurs, qui font venir des cargaisons de bœufs de tout le voisinage, surtout de Vahe-mar.

Quoiqu'il en soit, le commerce de l'île est important et les chiffres suivants le prouvent :

Importations en 1899 : 20.189.111 roupies ; en 1900, 22.810.778 roupies.

Exportations, en 1899 : 25.251.343 roupies ; en 1900, 31.575.277 roupies.

Sur ce dernier total les exportations de sucre entrent à elles seules pour 28.836.355 roupies.

Aussi n'est-il pas étonnant que tous les efforts tendent à développer la culture de la canne et par conséquent l'industrie sucrière. Les chemins de fer ont été construits en vue des grosses exploitations agricoles et comme nous le verrons, les lignes principales ont de nombreux embranchements qui pénètrent dans les vallées jusqu'au centre même de ces exploitations. Les projets nouveaux ont pour but de développer encore cette façon particu-

lière de comprendre l'utilisation des voies ferrées, et nul doute que l'île n'en retire de grands bénéfices.

En 1858, le manque de communications par voie ferrée se faisant cruellement sentir dans la Colonie, le Conseil du Gouvernement vota d'urgence une résolution invitant l'autorité supérieure à faire une enquête sur la question.

M. James Longridge fut envoyé d'Angleterre pour établir un projet détaillé des lignes qu'il serait bon de construire, et d'estimer leur prix de revient. Cet excellent ingénieur, un des meilleurs du Royaume-Uni à cette époque, fit une enquête sérieuse sur les besoins et les ressources des parties même les plus reculées de l'île et établit, en février 1859, un rapport remarquable dans lequel il avait étudié tout un réseau complet. Ce système proposé alors, demeura la base fondamentale de tous les développements ultérieurs donnés aux chemins de fer dans la colonie.

Dans son rapport, M. Longridge divisait l'île en trois sections principales : la section du Nord, celle du Centre et celle du Sud.

La section du Nord, ou comme elle est parfois appelée, la Contrée sous le Vent, comprend les districts de Pamplémousses (Nord et Sud), Rivière du Rempart et Flack. La section centrale contient Grand-Port, Moka et Plaines Wilhems. La section méridionale comprend la grande et la petite Savanne. De plus deux petits districts attirèrent son attention : ceux de Port-Louis et de Black-River.

Le tableau suivant montre la valeur relative de ces différentes régions à cette époque.

NOM DE LA SECTION	SUPERFICIE TOTALE	PRODUCTIONS		POPULATION
		SUPERFICIE CULTIVÉE	SUCRIÈRE	
	acres	acres	tonnes	
Section du Nord.	166.000	60.071	67.316	102.806
Section du Centre.	160.640	32.409	36.756	51.646
Section du Sud...	58.880	13.019	13.838	13.981
Black-River.....	60.160	4.960	7.093	13.527

Après avoir reconnu et divisé comme ci-dessus la Colonie en quatre zones exploitables par des voies ferrées, M. Longridge examinait les voies et moyens de les pourvoir des communications nécessaires.

1° Pour la première section, il recommandait un chemin de fer de Port-Louis à Pamplemousses, Labourdonnais, Schoenefeld, Flacq et Grand-River S.-E.

2° La seconde devait comprendre une ligne qui partant de Port-Louis, traversait Grand-River N.-E. près du troisième mille de la route de Mahebourg, irait de là à Beau-Bassin, Phœnia, longerait le Trou-aux-Cerfs (Curepipe) et par Cluny et Union-Vale atteindrait Mahebourg.

3° Pour la section du Sud, il projetait de faire diverger un embranchement de Union-Vale qui gagnerait Jacotet dans la petite Savanne après avoir traversé Souillac.

4° Quant à la dernière région, il conseillait d'y faire parvenir une ligne qui, partant de la voie du

Centre à 3 1/2 milles de Port-Louis atteindrait par Gros-Cailloux la rivière Tamarind.

Afin de desservir les districts intermédiaires qui seraient trop éloignés des voies principales, M. Longridge proposait de construire les lignes secondaires suivantes :

D'abord un chemin de fer circulaire quittant la ligne du Nord, près du croisement de la rivière de Pamplémousses, passant près de la Vale et Napou et rejoignant la voie principale près de Schœnsfeld (Poudre d'or). Ensuite un embranchement qui partirait de Rose Hill, sur le réseau du Centre, et desservirait le district de Moka.

La longueur totale de ces différents chemins de fer serait de 134 1/2 milles.

Tous ces projets ne furent pas réalisés immédiatement, et voici les motifs qui ont déterminé le Gouvernement à en accepter certains et à en rejeter d'autres. M. Longridge avait estimé le prix total de toutes ces différentes voies à £ 1.082.475, quant aux recettes nettes, il les appréciait à environ £ 62.947 soit à 8 3/4 0/0 de la dépense totale. Le Conseil du Gouvernement pensa donc qu'en offrant une garantie de la Colonie, il serait, dans ces conditions, très aisé de constituer à Londres une Compagnie qui construirait et administrerait les chemins de fer. La question fut posée au Secrétaire d'Etat. L'Europe était à cette époque assez troublée, elle avait eu à supporter les épreuves de plusieurs guerres. Celle de Crimée venait juste de finir. Aussi, l'argent était-il rare et les conditions offertes

par la Colonie de Maurice, une garantie de 6 o/o pendant 10 ans, ne parurent pas suffisantes pour amener les capitalistes anglais à placer leur capital dans une entreprise considérée comme risquée. En effet, aucune expérience de construction ni d'administration de chemin de fer n'avait encore été faite dans l'île Maurice.

Le Gouvernement se décida alors à faire établir les réseaux par un constructeur, et à gérer lui-même les lignes ainsi construites. Heureusement, sir Antelme, qui commençait à imposer son opinion au monde politique, et dont l'avis était d'un grand poids sur le Secrétaire d'Etat, donna son adhésion aux chemins de fer projetés. « Il serait imprudent, disait-il dans l'état de trouble qui agite l'Europe, de charger la Colonie d'un si lourd sacrifice. Son commerce reposant sur le constant afflux de travailleurs étrangers, il serait impolitique de grever les habitants de nouveaux impôts qui, en diminuant les réserves disponibles, arrêteraient en grande partie l'industrie sucrière. »

Le Secrétaire d'Etat invita alors la Colonie à revoir les projets et à considérer que dans l'état actuel de la situation économique, il fallait éviter de charger le budget de dépenses qui pourraient pendant plusieurs années ruiner le crédit de l'île Maurice.

Entre temps, le rapport de M. Longridge avait été soumis à un autre ingénieur des chemins de fer, M. John Hawkshaw, qui préconisait un établisse-

ment plus solide. Il proposait entre autre de remplacer les rails de 67 livres à son avis trop légers par des rails de 74 livres. Les ponts devraient aussi être établis d'une manière plus résistante et par conséquent plus durable. Bref, les dépenses au lieu de s'élever pour tous les chemins de fer à £ 1.002.474 (1), monteraient rien que pour les réseaux du Nord et du Centre à £ 923.908.

Toutes ces considérations amenèrent le Secrétaire d'Etat à demander au Conseil de la Colonie de limiter ses travaux actuels aux deux premières lignes, celle du Nord et celle du Centre. « Si l'essai réussit, disait-il, il sera facile de trouver les capitaux nécessaires et d'établir la troisième, qui est d'une grande importance, sans doute, mais qu'il serait imprudent de commencer dès à présent, à cause de la dépense. »

Les chemins de fer du Nord et du Centre furent donc tout d'abord seuls construits. Plus tard, quand le Gouvernement vit le succès de ses premières entreprises, il réalisa la troisième partie du projet. Enfin la ligne Moka fut à son tour établie et prolongée en 1891, jusqu'à Rivière

(1) D'après le projet Longridge, les dépenses s'élevaient :

Pour la ligne du Nord, à.....	£.	278.831	17 s. 2 d.
— du Centre, à.....	£.	315.942	4 s. 9 d.
— de la Savanne, à.....	£.	205.550	1 s. 9 d.
— de Pamplémousses, à.....	£.	90.142	10 s. 0 d.
— de Black River, à....	£.	67.315	0 s. 0 d.
— de Moka, à.....	£.	44.990	0 s. 0 d.
Soit au total.....	£.	1.002.474	13 s. 8 d.

Sèche. La ligne de Black-River est en construction.

De cette façon, petit à petit, s'établit l'ensemble du réseau de l'île Maurice, tel que l'avait conçu M. Longridge, et chaque nouvel effort rapporte plus de bénéfices que n'en avait prévus cet habile ingénieur (1). En effet, il avait évalué d'une façon générale à £ 157.368 les recettes pour le réseau total (113 1/2 milles). Or, en 1902, ces dernières, y compris les dépenses faites au compte du Gouvernement, se montèrent à £ 144.823 pour 103 1/2 milles seulement. Aussi espère-t-on que, plus tard, quand le réseau sera terminé, la Colonie pourra compter chaque année sur une somme de 500.000 roupies.

Du reste, voici quelle a été la progression des recettes et des dépenses depuis quelques années.

La moyenne des recettes de 1866 à 1876 a été de £ 106.420, celles des dépenses £ 87.672.

En 1878, les recettes se sont élevées à £ 151.746, contre £ 100.556 de dépenses.

En 1893, les recettes se sont élevées à £ 111.398.

En 1902, les recettes se montèrent à £ 144.823, contre £ 90.545 de dépenses.

Comme on le voit, la Colonie touche de par ses voies ferrées des bénéfices très appréciables. Aussi

(1) Les voies sont à l'écartement de 4 pieds 8 pouces 1/2. Les rampes les plus rapides sont de 1/27. La courbe la plus rapide n'est pas inférieure à 720 pieds de rayon, soit de 260 mètres environ.

a-t-on pu écrire que le plus prospère des départements de l'île était celui du chemin de fer. Il est vrai de dire que depuis plusieurs années, le matériel laisse beaucoup à désirer. Voici, à ce sujet, ce qu'on lit dans le *Journal de Maurice*, du 12 juin 1903 :

« Nous avons établi ces jours passés qu'il nous avait été déjà demandé pour le renouvellement du matériel plus de 1.800.000 r. Or, nous savons tous, à voir l'état des voitures de voyageurs et des wagons de marchandises, que ces énormes dépenses ne suffiront jamais qu'à une sorte de ressemelage, et que pour mettre le chemin de fer en état de répondre à nos besoins de transport, sans cesse grandissants, il faudra des dépenses auprès desquelles celles déjà faites ne pèseront pas lourd... Bien que notre matériel roulant ait été tout récemment augmenté, il ne l'a été en réalité que dans une faible mesure; car on ne doit pas perdre de vue qu'il a fallu mettre au rancart pas mal de vieilleries. En fait, notre matériel n'est peut-être pas de 25 o/o plus considérable qu'à la création, tandis que le trafic a grossi pendant la même période de 300 o/o. »

Pour parer en partie à cet inconvénient qui n'est que trop vrai, le Gouvernement a acheté en 1903, quatre nouvelles machines et cinquante wagons découverts pour le transport des cannes (1).

(1) Sur les quarante locomotives employées dans l'île, plusieurs n'existent que sur le papier, notamment celles portant

Quant aux voies elles-mêmes, construites très solidement, elles ont été l'objet de peu de réfections. On prétend même que des rails posés à l'origine par le constructeur n'ont jamais été renouvelés (1). Il est vrai de dire qu'ils avaient été payés assez chers pour être solides. Cependant, dès à présent, des changements s'imposent, qui nécessiteront, faute d'une surveillance active, peut-être de gros frais.

Comme le prouvent les recettes, le trafic est très important sur les différentes lignes. En 1902, par exemple, qui est une année normale, il a été transporté 2.618.368 passagers et 341.367 tonnes de marchandises. Dans ce dernier chiffre, le sucre et les cannes entrent pour beaucoup, car l'épidémie du surra qui a sévi sur les animaux a rendu tout voyage par voiture impossible. Aussi, de ce fait, il a été transporté 7.569 tonnes de cannes de plus qu'en 1901 et les 77 0/0 des sucres fabriqués ont dû emprunter la voie ferrée pour arriver dans les ports d'embarquement, alors qu'en 1901, la proportion n'était que de 69,31 0/0.

Chaque mois, il circule sur les voies environ onze cents trains de voyageurs, 450 trains mixtes et 700 de marchandises, ce qui fait environ 29.000 trains par an et 79 trains par jour. De janvier à août, il n'y a guère que 500 trains de marchandises

les numéros 5 et 6, et il n'y en a que quatre qui n'aient pas subi de réparations assez importantes en 1902.

(1) Cependant, en 1901, 6 kilomètres de voie ont été munis de nouveaux rails et de nouvelles traverses. Neuf ponts furent également réparés.

par mois, de septembre à décembre on en compte dans les 1.200, à cause des coupes de la canne à sucre. La quantité de charbon employée à la traction de tous ces trains s'élève à 15.000 tonnes annuellement.

Ce combustible revient au Gouvernement à 29 r. la tonne.

Les tarifs sur le chemin de fer sont, sans être exagérés, assez considérables. Aussi de nombreuses réclamations, de fréquents articles de journaux tendent à faire abaisser les frais de transport. Nous lisons à ce sujet dans le *Vrai Mauricien* les lignes suivantes : « Déjà, la réduction de tarifs de contrat et des cartes a été agitée, mais tout ce qui a trait à une baisse d'un tarif gouvernemental quelconque étant estimé à l'égard d'un très grave attentat à la sécurité de la caisse publique, on s'est méfié de notre supplique comme d'une menace. Nous avons donc prêché dans le désert. Une nouvelle tentative, dans le sens d'une réduction des prix des contrats et des billets, est de toute opportunité au moment où les recettes du département des railways vont subir un accroissement marqué. » En effet, les revenus des chemins de fer forment à l'heure actuelle presque le quart des revenus du Gouvernement, et quand les nouvelles lignes seront établies, on estime qu'ils rapporteront le tiers des recettes budgétaires.

Les lignes construites sont assez accidentées sauf la première qui court dans le Nord de l'île et dont l'altitude maxima ne dépasse pas 100 mètres au-

dessus du niveau de la mer. Quant aux autres qui traversent la Colonie de part en part, elles ont donné lieu à d'importants travaux d'art. Pour atteindre Curepipe qui est sur la ligne de partage des eaux des deux versants, la voie monte de 600 mètres environ sur une distance de 15 milles, et redescend après, d'une pareille hauteur pour atteindre Mahebourg. La ligne de Rose Hill, Moka, Rivière Sèche, présente à peu de choses près les mêmes différences de niveau sur une longueur de parcours analogue. Mais comme il n'y a pas de changements de pente par trop brusque, la tâche des ingénieurs, tout en étant ardue, n'a pas présenté des difficultés aussi sérieuses que dans d'autres contrées africaines.

En dehors de ces lignes principales, beaucoup de petits embranchements ont, comme nous l'avons dit, été établis pour faciliter les transports des cannes jusqu'aux moulins où elles seront broyées. De plus, beaucoup d'exploitations possèdent de petits tramways légers, qui pénétrant encore plus avant dans les plantations, facilitent les transports et remédient au manque d'animaux de trait. Il serait fastidieux d'entrer ici dans l'énumération de ces réseaux secondaires, il suffit d'en indiquer le principe, et de montrer une fois de plus que le chemin de fer sait se plier à toutes les nécessités de l'industrie.

Les lignes déjà établies avaient permis de mettre en valeur une grande partie des régions fertiles

de l'île Maurice. Mais comme s'en était très bien rendu compte l'auteur du premier projet, M. Longridge, la Colonie gagnerait beaucoup à l'établissement d'autres voies ferrées. En effet, une extension beaucoup plus grande des voies ferrées procurerait plusieurs avantages. En accordant des moyens de transport à bon marché, les planteurs seraient mieux à même de mettre leurs propriétés en valeur, et de cultiver bien des parties qui ne peuvent être actuellement exploitées avec bénéfice. Beaucoup de petits planteurs indiens seraient par le fait même sauvés de la ruine, car ils pourraient expédier leurs produits sur les grands marchés. Cette surproduction du sucre outre qu'elle augmenterait le trafic des chemins de fer, accroîtrait de beaucoup les recettes des douanes. On a calculé en effet que le tiers de la valeur de sucre exporté est absorbé par les droits de douane. Puis les gros planteurs emploient des automobiles pour le transport de leurs récoltes et endommagent beaucoup les routes. Rien qu'en supprimant cette réfection continuelle et nécessaire des chemins, on économiserait des milliers de roupies chaque année. Enfin, il est urgent de s'armer sérieusement contre une réapparition du surra qui a causé tant de pertes ces dernières années.

Pour toutes ces raisons, M. de Coriolis (1), le

(1) M. de Coriolis est le premier Mauricien à qui le Gouvernement ait confié ces fonctions, habituellement remplies par des ingénieurs anglais. De longues études et une grande expérience ont déterminé ce choix que nul ne regrette.

directeur général des chemins de fer a proposé les constructions suivantes :

1° Une ligne circulaire Pamplemousses, The Vale, Schœnfeld, Poudre d'Or, à écartement normal. Ce chemin de fer serait le bienvenu. Pamplemousses est le centre de grandes exploitations sucrières. C'est près de là que se trouve le jardin célèbre que le botaniste Poivre fonda en 1768, et dont il fit une pépinière pour l'élève des plantes tropicales. Là aussi, Bernardin de Saint-Pierre plaça ses deux héros fameux, Paul et Virginie, et telle est la puissance de l'illusion que l'on montre aux voyageurs le tombeau des deux amants. La plus grande partie des terres de ces régions au Nord de cette ville était inculte depuis des années. Couvert de bois et d'herbes, le sol a été ainsi assolé et a profité de tous les détritiques de ces végétations; il est aujourd'hui d'une fertilité exceptionnelle. Les cultures y sont maintenant plantureuses et il est peu d'endroits de l'île où la canne atteigne une semblable beauté et une richesse analogue. Aussi les petits planteurs s'y sont-ils multipliés au point qu'ils ne comptent plus. Puis les stations balnéaires de cette partie du littoral sont peut-être les plus prisées de l'île. Beaucoup de familles qui ne peuvent s'y rendre actuellement, iront y passer la saison, quand les facilités de communications leur seront offertes. La nécessité d'une ligne dans cette région est donc urgente et son trafic est d'ores et déjà assuré.

Le second projet consisterait à prolonger le che-

min de fer de Souillac jusqu'à la baie du Cap. M. Longridge l'avait prévu mais jusqu'à Jacotet seulement. En vue de réduire la dépense et de relier cette voie à celle des tramways déjà existants, on a décidé de ne donner à cette ligne qu'un écartement de 0^m60, ce qui sera suffisant pour répondre au trafic.

Un autre chemin de fer de Pamplemousses à Saint-Julien destiné à desservir trois importants districts est aussi à l'étude. Ce projet a rencontré quelques oppositions de plusieurs grands propriétaires pour qui la nécessité d'un chemin de fer ne se faisait pas sentir. Cependant, en vue de l'intérêt général le Gouvernement n'a pas hésité à l'adopter. Toutefois la bifurcation pourrait partir de Mapou ou de Poudre-d'Or, au lieu de Pamplemousses qui avait été primitivement choisi.

Enfin, une dernière ligne à voie étroite de Mare-d'Albert à Cent-Gaulettes, réunirait et engloberait les tramways déjà existants qui desservent les districts de Saint-Hubert et de Riche-en-Eau.

Tous ces projets absorberaient une somme d'environ £ 200.000 y compris le matériel roulant nécessaire. Cette dépense qui augmentera la dette annuelle de £ 10.000 sera amplement compensée par les produits d'un trafic croissant, trafic dont les douanes profiteront aussi largement.

Ces nouvelles lignes seront construites par l'administration elle-même. Il a été en effet reconnu que dans l'île Maurice, sous l'habile direction de M. de Coriolis, ce système avait été et pouvait être

employé avec succès. Dans une lettre adressée au Cernéen, M. le Directeur général explique ainsi les motifs qui ont déterminé sa résolution. Il dit avec raison qu'aucun autre chemin de fer n'a pu être fait à Maurice à meilleur marché que ceux construits dans ces conditions. La distribution du travail est mieux répartie et les travailleurs étant tous à la tâche ont intérêt à produire le maximum d'ouvrage.

Un entrepreneur, écrit-il, n'agirait pas autrement, n'obtiendrait pas des hommes un plus grand rendement, ferait un travail moins substantiel afin de faire de plus gros bénéfices et ne pourrait jamais finir le travail en temps voulu. De plus, il n'y a à Maurice qu'un entrepreneur sérieux, M. Manuel, qui pourrait soumissionner, mais il serait obligé de passer un marché à un prix plus élevé de 10 0/0 au moins. Et exécuterait-il les travaux en temps voulu ? Si M. Manuel était tenu de livrer les lignes en huit mois, il serait à la merci des travailleurs qui se mettraient en grève et lui imposeraient leurs conditions. La direction du chemin de fer n'a pas de contrat, peut disposer de la force et est donc maîtresse de la position. La pierre d'achoppement du travail par contrat, c'est en premier lieu la main d'œuvre qui peut échapper à n'importe quel moment, et ensuite la difficulté d'avoir sur le marché les matériaux voulus. Voit-on quatre soumissionnaires se faisant une concurrence acharnée pour la main d'œuvre et pour les matériaux nécessaires pour les quatre voies projetées.

Aussi s'en tient-on dans l'île Maurice au système proposé par M. de Coriolis. Mais, de ce que ce mode de procéder réussit dans cette Colonie qui possède un passé et des ressources, et qui est colonie anglaise, il ne s'ensuit pas qu'il pourrait être employé toujours avec succès? Dans un pays complètement neuf, un entrepreneur, avec l'appui du Gouvernement, pourrait compter sur sa protection et sur sa force, aurait souvent plus d'expérience que des fonctionnaires jeunes et pour la plupart improvisés. Seulement le marché ne doit pas être passé avec le premier venu. Il faut choisir un homme consciencieux, expérimenté et très bien outillé. Cette façon d'agir peut éviter à de jeunes Colonies bien des expériences coûteuses et surtout démoralisantes pour ceux chargés d'assurer leur avenir.

M. de Coriolis a pu, en employant cette méthode, entreprendre les constructions des quatre chemins de fer simultanément en janvier 1904. Trois d'entre eux seraient terminés pour la prochaine récolte, et la ligne Pamplémousses, Tche Vale, Poudre d'Or serait livrable au mois d'août entre ces deux derniers points.

Lorsque ces chemins de fer seront établis, c'est-à-dire à la fin de 1904, la Colonie sera bien outillée d'autant plus, que sans parler des nouveaux travaux achetés par les Compagnies sucrières, le Gouvernement avait préparé en vue de la récolte 1903, 17 embranchements (sidings) d'une longueur totale d'environ 3.666 mètres.

Cependant, qu'il nous soit permis en terminant d'indiquer ce qui pourrait être fait pour améliorer encore la situation (1).

Tout d'abord il faudrait multiplier les lignes d'embranchements. En effet, par suite de l'épidémie de surra, la traction animale ne peut être employée, aussi le Gouvernement doit-il songer non seulement à aider les planteurs, mais encore à favoriser les mouvements journaliers de la communauté. Il devra se dire que la rareté des véhicules va forcer nombre d'habitants pauvres à se déplacer, et que beaucoup de familles qui habitaient à une grande distance des gares vont se trouver gravement embarrassées. Obliger ces familles à se rapprocher des villes serait favoriser l'agglomération dans ces localités déjà trop habitées et sur lesquelles la peste a malheureusement trop de prise ; ce serait en même temps déprécier tels endroits qui commençaient à devenir des centres d'activité importants.

On dit souvent qu'il y a trop de monde à Maurice, ce qui n'est que trop vrai ; mais il est bon de dire aussi qu'il y a trop d'endroits où la population est plus que dense, comme il existe des localités saines qui pourraient être plus fréquentées qu'elles ne le sont. Il appartient au Gouvernement de débarrasser certaines localités de leur trop plein et de le verser dans celles qui sont restées presque désertes parce que le chemin de fer n'y aboutit pas.

Parmi ces localités, il faut citer tout d'abord la

(1) Extrait du *Journal de Maurice* du 20 mai 1903.

partie Sud de la Rivière-Noire, la portion occidentale de la Savane, l'extrême Sud de Moka, la pointe Sud-Ouest de Flacq. On pourrait ainsi créer au moins quatre embranchements nouveaux qui donneraient un prix considérable à ces régions saines et qui, à l'heure actuelle, ne produisent pas la moitié de ce qu'on peut attendre d'elles. Un embranchement pourrait partir des Quatre-Bornes, et longeant la limite de la Rivière Noire gagner jusqu'aux environs de Chamarel ; un autre de Souillac à Bel-Ombre, à la Savanne ; un autre de Curepipe dans la direction du Sud de Flacq et du Nord-Ouest du Grand-Port ; on pourrait aussi prolonger la nouvelle ligne de la Montagne-Longue.

Peut-être dira-t-on qu'il n'y a pas de grandes propriétés sucrières dans ces diverses localités. Une telle objection avait sa valeur au temps où la grande propriété faisait seule la richesse de l'île ; mais depuis une quinzaine d'années la petite propriété tend à se substituer à la grande, et l'on ne compte plus les petits planteurs de cannes. Le Gouvernement ne peut pas se dérober au devoir de les aider aujourd'hui que le surra a décimé leurs bêtes de trait. En même temps que des lignes ferrées d'embranchement, il aura aussi à créer des routes pour piétons et automobiles. Les circonstances ont changé, il faut mettre la routine de côté et dire courageusement adieu à l'ancien ordre de choses.

Il y aurait lieu aussi de modifier l'horaire et le nombre des trains. L'hiver et l'été les heures de départ sont les mêmes et leur désignation remonte

à la création des voies ferrées. Peu de trains, deux par jour, permettent de gagner les hauteurs de l'île. La vie sociale souffre de ses lacunes et elle n'est pas moins respectable que celle des affaires qui pourrait être plus favorisée qu'elle ne l'est.

Bref, ces modifications adoptées, la Colonie sera admirablement outillée pour les relations nécessitées par son industrie propre. Des progrès sérieux ont été déjà accomplis et cela au grand bénéfice de la fortune publique, il ne reste plus qu'à perfectionner l'outil et à le mettre à même de rendre les services détaillés qu'un projet d'ensemble ne pouvait prévoir.

Ce qu'il y a de remarquable dans ces travaux, c'est la suite qui a présidé à la construction des réseaux ferrés. Le plan de M. Longridge est la base de tout un système qui fut peu à peu développé avec beaucoup de persévérance. Aussi, on ne sait ce qu'on doit le plus admirer, de l'intuition prévoyante de l'auteur du premier projet, ou de la docilité intelligente des successeurs de M. Longridge qui n'ont pas senti la nécessité, pour se faire valoir, de modifier des plans murement établis.

La Colonie est ainsi, grâce à M. Longridge et grâce aux ingénieurs modestes qui l'ont suivi, doté d'un outil approprié à merveille à ses conditions économiques, et qui est, dès à présent, une source de revenus considérables.

Que n'avons-nous suivi cet exemple dans l'île voisine où le chemin de fer est une charge très lourde pour notre colonie et pour la métropole.

BIBLIOGRAPHIE

Revue géographique internationale.

Différents numéros du *Vrai Mauricien.*

Différents numéros du *Journal de Maurice.*

Différents numéros du *Cernéen.*

Différents numéros du *The Planters and Commercial Gazette.*

Rapports du Railway Département.

Rapports du Gouverneur de Maurice.

MAURICE

I. Platte



I. Ronde



C. Malheureux

I. Coin de Mire

Pointe aux Canoniers

I. d'Ambré

Poudre d'Or

Baie aux Tortues

Port Louis

Flacq

Rosehill

Moka

Pilon du Milieu

Curepipe

Poste de la
g^{de} Rivière
(Grand River)

Grand Port

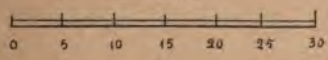
Rosebelle

Mahebourg

M^{de} la Savane

Souillac

Echelle



CHEMINS DE FER DE L'UGANDA

Il y a quelques années, on a beaucoup parlé du chemin de fer de l'Uganda. Bien des écrits furent publiés dans toute l'Europe à ce sujet.

Au début, l'entreprise était considérée comme à peu près impossible, beaucoup d'auteurs et même des plus compétents pensaient que ce travail présentait des difficultés presque insurmontables, et aurait le même sort que le chemin de fer voisin de la Colonie allemande. D'autres moins pessimistes estimaient que construire une ligne de 1.000 kilomètres pour atteindre le lac Victoria était une œuvre très onéreuse en raison des résultats à en attendre. Aussi quel ne fut pas l'étonnement de tous les coloniaux, lorsqu'on apprit qu'après quelques années à peine, la tâche était terminée et que la locomotive mêlait sa fumées aux brumes du grand lac africain.

C'est que les Anglais avaient compris la nécessité de devancer tous les autres peuples européens pour capter les riches marchés de l'Uganda. De plus, des raisons politiques dont on apercevra l'importance dans plusieurs années militaient en faveur

de la construction immédiate. Ne fallait-il pas en vue de l'établissement futur du transafricain, posséder d'ores et déjà des débouchés sur la mer. Ne devait-on pas, pour dominer sur le Soudan Egyptien et aussi pour des conquêtes ultérieures, jeter, dès à présent, une base sérieuse d'opérations.

Car les Anglais forment des projets de longue haleine qu'ils poursuivent sans se laisser décourager. Ils savent profiter des circonstances qu'ils créent au besoin au moment voulu, après avoir préparé, avec soin, les moyens d'action nécessaires.

Entre Beira et l'Egypte, ils ne possédaient plus aucune porte de sortie. Ils ont construit leur Uganda Railway, et dernièrement encore, n'ont-ils pas voulu accaparer le chemin de fer de Djibouti, pour parer à ces lacunes ! Avec Suez, Mombasa, Zanzibar, l'île Maurice, le Sud-Africain, ils possèdent les rives occidentales de l'Océan Indien ; avec l'Inde et l'Australie, ils règnent au Nord et à l'Est. Petit à petit, ils accumulent entre leurs mains des moyens puissants de domination. Aussi, à l'heure actuelle, peut-on dire que l'Océan Indien est presque un lac anglais.

La ligne de l'Uganda fut donc construite dans un but surtout « impérial », car bien que la contrée soit assez riche et apte à donner, d'ici quelques années, des résultats appréciables, le chemin de fer dans ces contrées n'était peut-être pas aussi indispensable que dans d'autres régions de l'Afrique.

L'East Africa Protectorate peut être défini, d'une façon générale, par le territoire placé sous le Protectorat britannique et situé entre la côte Est de l'Afrique et les Lacs Victoria et Rudolph. Au Nord, il est limité par les possessions italiennes et la rivière Suba, et au Sud, par la Deutsch Ost Africa. Les parties Nord-Ouest du Protectorat sont assez imparfaitement connues, bien qu'un projet provisoire de frontières soit à l'étude actuellement.

Ce territoire est divisé en quatre provinces : Jubaland, Tanaland, Seyidiye et Ukamba, dont les capitales sont respectivement Kismayu, Lamu, Mombasa et Nairobi. Ces provinces correspondent à peu près aux divisions naturelles du pays.

Le Jubaland est le moins civilisé et le moins productif, et a été, en somme, à part quelques opérations militaires, assez négligé. Une bande étroite de terrain longeant les rives de la Juba est seule cultivée par les indigènes. Derrière se dresse une épaisse forêt qui, dit-on, possède beaucoup de lianes de caoutchouc.

Au Sud du Jubaland, le Tanaland présente dans sa partie Nord le même caractère que cette première province. La population est peu dense. Toutefois, les régions méridionales et orientales sont très fertiles et couvertes de forêts profondes où le caoutchouc est déjà exploité. La partie la plus importante de cette province est celle qui longe le fleuve Tana. Ce dernier sortant du mont Kenia, gagne la plaine après une série de cataractes et devient navigable pendant plus de 300 kilomètres.

Chaque année, des inondations se produisent et fertilisent le sol avoisinant.

La région côtière depuis l'embouchure de la Tana, jusqu'à la frontière de la colonie allemande, forme le fertile district de Seyidiye, derrière lequel plus à l'ouest, s'élèvent les plateaux de l'Ukamba.

La nature a favorisé le Protectorat au point de vue côtier. Les ports y sont nombreux, excellents, protégés souvent par une série d'ilots qui les rendent sûrs et d'un abord facile. Les trois principaux sont Mombasa, Wasin, Lamu.

Bien que des progrès considérables aient été réalisés ces dernières années, grâce aux efforts du Gouvernement et à ceux du East Africa Syndicate, la Colonie en est encore à la période de développement préliminaire.

Au point de vue minier, une grande étendue du territoire est couverte d'une couche de lave et de rochers volcaniques. Il n'y a donc pas d'espoir d'y trouver beaucoup de charbon, sauf dans la région septentrionale. Quant au fer il se rencontre dans la plupart des districts. Des couches considérables de mica et de graphite ont été découvertes surtout dans l'Ukamba. La chaux, le carbonate de soude existent en grande quantité, soit près du lac Victoria, soit dans la province d'Ukamba. Le mont Elgon renferme de beaux marbres. Bien que dans les lits des rivières, surtout de l'Uganda, se trouvent des sables aurifères, aucune découverte de filons importants n'a permis de certifier que cette industrie pourrait prospérer dans le Protectorat.

Du reste, le Gouverneur dit à ce sujet : « Je ne souhaite pas à présent de découvertes de mines d'or dans l'East Africa. Notre administration telle qu'elle est actuellement, serait presque incapable de subvenir aux besoins d'une grosse population minière. »

En effet, l'agriculture est encore à l'état rudimentaire. Ce n'est pas que les terres ne soient pas fertiles, surtout ce qu'on appelle les basses terres. Les céréales tels que le riz et le maïs y viennent naturellement. Le tabac et le coton seraient susceptibles d'y donner de bonnes récoltes. Le caoutchouc pousse dans les forêts. Mais les indigènes, peu nombreux, d'ailleurs, ne produisent guère que pour leur consommation propre. Peu de colons étrangers ont entrepris jusqu'ici de créer de grandes exploitations agricoles. On peut donc dire que l'avenir est riche en perspectives, mais que maintenant la Colonie n'a pas été l'objet d'une organisation quelconque au point de vue de l'agriculture.

Cependant, grâce à l'habile direction du Gouverneur, le Protectorat possède déjà un commerce assez prospère, comme le prouvent les chiffres suivants :

Années 1899-1900 :	Importations	£ 446.612
	Exportations	£ 21.686
Années 1901-1902 :	Importations	£ 426.267
	Exportations	£ 21.064
Années 1902-1903 :	Importations	£ 443.032
	Exportations	£ 22.074.

Dans ce dernier chiffre d'importations ne sont pas comprises celles afférentes au Gouvernement, au chemin de fer, et au régime monétaire, qui se montent rien que pour l'année dernière à £257.628.

Un chemin de fer était-il donc si urgent dans cette région ? Non, peut-être au point de vue commercial, oui si on considère les intérêts supérieurs, ceux qui président au développement des idées impériales de l'Angleterre.

Naturellement, le Protectorat gagnera beaucoup à cette construction, son enfantement économique sera plus rapide, mais il n'était peut-être pas utile d'y jeter dès maintenant tant de millions, pour réaliser ce seul but.

Il faut se rappeler que lorsque ce chemin de fer fut décidé, en 1890, l'Angleterre avait en vue la campagne future dans le Soudan égyptien. Combattre le Mahdi à la fois par le nord en descendant d'Égypte et par le Sud en descendant le Nil était un plan qui présentait de grands avantages. A ce moment on ignorait les difficultés que présentaient les régions de Lado et de Fashoda à la marche des troupes. Puis, plus tard ce chemin de fer n'aidait-il pas à réaliser d'autres projets ! Qu'on se souvienne du secours apporté par la ligne de Beira lors de la lutte contre les Boers.

Le chemin de fer était donc, dans sa conception, un instrument plutôt politique que commercial. Ce n'est pas que nous n'approuvions la construction de cette voie, même si elle n'avait été décidée que

pour développer la région. Nous avons assez insisté dans cette étude pour montrer que dans le pays africain, le mouvement économique ne se produit qu'après l'apparition du rail. Mais nous avons voulu indiquer quelle avait été la raison qui nous a paru avoir déterminé l'établissement d'un chemin de fer dans l'East Africa, de préférence à bien d'autres régions au moins aussi riches, qui n'étaient pas desservies par une voie ferrée.

Ce fut le Major du génie anglais Macdonald qui dirigea en 1891-1892 les études préliminaires du chemin de fer. Dans une conférence parue dans les *Professional papers of the corps of royal Engineers* de 1897, cet officier supérieur indiqua les procédés dont il s'est servi. Nous en extrayons les renseignements suivants qui peuvent être intéressants. A cette époque, l'East Africa actuel était la propriété d'une Compagnie, la *Compagnie impériale britannique de l'Est africain* et ce fut elle qui avait organisé cette expédition avec l'assentiment plus que bienveillant du Gouvernement.

La mission avait pour objet d'établir un projet de chemin de fer de Mombasa au lac Victoria et d'estimer le coût de la construction. Certaines questions de temps et d'argent intervenant on ne pouvait songer à faire un lever détaillé, mais il fallait exécuter plus qu'une reconnaissance. Quatre officiers, deux agents de la Compagnie, deux arpenteurs indigènes, deux dessinateurs, quarante indiens Khalassies et deux infirmiers com

Posaient l'expédition, sans compter les porteurs.

Elle fut divisée elle-même en deux détachements identiques qui opérèrent isolément, mais pour chaque section du travail entrepris les points de départ et d'arrivée étaient communs. Notons que pour faciliter les échanges avec les indigènes, la mission avait dû emporter une grande quantité de bibelots de pacotille (éttoffe de coton, verreries) qui tenaient lieu de monnaie dans l'intérieur du pays.

D'après les récits des explorateurs, on pouvait conclure que quatre itinéraires au moins étaient praticables pour atteindre de Mombasa le lac Victoria. La distance était estimée à environ 1.000 kilomètres. En opérant en deux détachements on avait espéré que la durée de l'expédition serait de sept à neuf mois et qu'on pourrait ainsi parcourir à peu près les quatre itinéraires en travaillant à raison de 65 kilomètres par semaine. Ces prévisions furent réalisées sensiblement, car la colonne revint à Mombasa neuf mois après l'avoir quitté, ayant levé une bande de terrain de 4.385 kilomètres.

Différents incidents retardèrent le départ. De fortes pluies tombèrent à ce moment et rendirent ainsi la mise en marche très pénible. Cette circonstance fut heureuse en quelque sorte, car elle permit d'avoir une notion exacte de ce qu'il fallait prévoir pour l'ouverture des ponts de la voie ferrée projetée et pour la solidité de cette voie elle-même.

Sans entrer dans le détail des opérations nous dirons quelques mots des procédés employés. Le

lever fut basé sur un cheminement établi avec la boussole à réflexion ; les distances étaient mesurées au podomètre à raison de trois par détachement. Ce cheminement qui était la base des calculs, fut dressé à l'échelle de un pouce par mille soit à peu près $1/63.360$. A l'arrivée au gîte, on reportait ces cheminements à l'échelle moitié moindre sur une planchette sur laquelle on prenait alors autant de détails qu'il était possible, relativement aux hauteurs avoisinantes.

La traversée des forêts très denses donna lieu à plus d'une difficulté. Les sentiers des bois d'Afrique font, en effet, des détours sans nombre, et le topographe avait constamment l'esprit tendu pour s'avancer dans la bonne direction. Pour conserver cette dernière, on opérait de deux façons : ou bien on observait l'ombre portée par les arbres, ainsi que l'a indiqué le colonel du génie Woodthorpe ; ou bien on avait recours au son d'un tambour l'avant-garde frappait sur un de ces instruments jusqu'au moment où l'officier topographe indiquait par un signal qu'il avait entendu le roulement, qu'il était fixé sur la direction cherchée.

En plus du plan on faisait chaque jour un profil en long de la route. Les altitudes étaient trouvées au moyen de baromètres anéroïdes Elliot.

De nombreuses observations techniques étaient également relevées. On notait le nombre et la nature des arbres des bois ou des fourrés traversés, afin d'en estimer le défrichement ; la nature du terrain pour évaluer les terrassements ; l'action

des pluies sur le sol pour creuser les tranchées et rigoles nécessaires à leur écoulement et prévoir les points où le ballast serait indispensable.

De même l'établissement des ponts était prévu avec la plus grande attention, et toutes les indications relatives à leur portée, leur construction, les points d'appui étaient soigneusement relevées. Quant aux stations, choisies dans des endroits où l'eau se trouvait en toute saison en quantité suffisante, leur dimension, leur emplacement étaient déterminés. On avait aussi noté le nombre de pompes, et de réservoirs nécessaires pour l'alimentation des voyageurs et des machines. Puis des appréciations d'ensemble sur les cultures et le commerce du pays, le nombre de ses habitants complétaient le travail.

Bref à leur retour, à l'aide de tous ces renseignements, les officiers firent le devis des dépenses. La ligne de 1.050 kilomètres de long coûterait £ 2.240.000 soit 56.500.000 francs en ne ballastant qu'aux endroits marécageux et 4 millions de plus en ballastant toute la voie. Ces estimations reposaient sur l'emploi de rails de 50 livres, de ponts de chevalets en fer et de pentes maxima de 1/66.

Mais quelques mois après la fin de cette mission, la Compagnie de l'Est Africain anglais se trouva embarrassée dans ses affaires. Le Gouvernement résolut alors d'administrer directement les territoires auxquels la Compagnie renonçait, et se décida d'entreprendre à ses frais la construction du chemin de fer.

Avant de commencer les travaux, le Comité des affaires étrangères trouva l'estimation trop élevée, et pensa qu'en réduisant le poids des rails, et en pratiquant quelques autres économies on arriverait à établir la voie pour 44 millions. Lorsque les travaux furent en voie d'exécution, un autre Comité, considérant que le prix précédent n'était pas assez fort le ramena à 56.500.000 francs et quoique en reportant à une date ultérieure les améliorations qui avaient été signalées, il proposa d'adopter le chiffre de 75.000.000 francs. Ces prix furent de beaucoup dépassés comme nous le verrons plus loin.

Ce fut au début de 1896 que commença la construction. Mais dès les premiers pas on se heurta à trois grandes difficultés qui ralentirent les travaux, surtout au début, malgré les désirs exprimés par le Gouvernement d'aller vite en besogne.

En premier lieu le recrutement des travailleurs présenta beaucoup d'obstacles. Les indigènes voulaient bien être employés au portage, ils se mettaient volontiers aux corvées de ce genre qui leur étaient imposées, mais ils ne voulaient sous aucun prétexte remuer la terre. Chez eux, en effet, les femmes seules se livrent aux légers travaux de l'agriculture que nécessitent la nourriture de la famille, et ils auraient cru déroger que de manier la pelle ou la pioche.

On fut donc obligé de faire venir des travailleurs de l'Inde, ce qui accrut la dépense. Un Indien recevait en moyenne 25 fr. 50 par mois. Le nombre d'es

coolies assez faible au début a été sans cesse en augmentant. De 3.950 en 1896, il a été de 6.100 en 1897, de 13.000 en 1898 et de 16.000 en 1899, il a atteint 20.000 en 1900 et 13.000 en 1901 (1). Mais pour nourrir tout ce monde, il fallut importer leur nourriture, car les indigènes ne récoltant que ce qui leur était nécessaire, ils ne pouvaient ni ne voulaient vendre des aliments.

Une seconde difficulté provint de l'état sanitaire qui fut très mauvais tant que les travaux eurent lieu dans la région basse et assez marécageuse qui avoisine les côtes. Des pluies intenses (1 mètre en 2 mois) rendaient les travaux très pénibles au début et développèrent la malaria et d'autres épidémies. Comme le recrutement avait été opéré au moment d'une famine aux Indes, les maladies eurent beaucoup de prise sur des tempéraments parfois anémiés et la mortalité fut assez considérable, moins pourtant qu'au Congo.

Enfin l'eau potable manquait totalement pen-

(1) Voici le chiffre exact des travailleurs employés de 1896 à 1903 :

Années	Transportés des Indes	Trouvés sur place	Totaux
1896.....	3.948	1.349	5.297
1897.....	6.086	1.372	7.456
1898.....	13.003	2.509	13.512
1899.....	16.030	2.690	13.720
1900.....	19.742	2.506	22.248
1901.....	13.646	2.335	15.981
1902.....	6.704	1.805	8.579

dant les 200 premiers kilomètres. Ce ne fut qu'à Tsavo à 450 mètres d'altitude que l'on commença à trouver une eau bonne et abondante. A Kilindini, des distilleries d'eau de mer furent installées. Ce n'est guère que vers Nyoribi, c'est-à-dire à 524 kilomètres du point de départ que les locomotives trouvaient ce qui leur était nécessaire. Jusqu'à ce point on était obligé de joindre à chaque train un wagon citerne de 11.000 litres, alors que le tender contenait déjà près de 8.000 litres.

La question des transports des matériaux mit aussi souvent en grand embarras les ingénieurs chargés de la construction. Il était impossible d'employer des animaux dans les régions basses où la mouche tsé-tsé en peu de temps détruisait des attelages amenés à grands frais. D'autre part, faute de pouvoir construire sur place des locomotives en nombre suffisant, le problème du transport de vivres, de l'eau, du matériel et du personnel devint encore plus ardu à résoudre.

Pour remédier en partie à ces inconvénients on fit venir dix locomotives routières spécialement construites pour ce service. Elles traversaient aisément les terrains difficiles. L'une d'elles a parcouru 320 kilomètres en 18 jours, et grâce à ces machines on put envoyer et maintenir en avant de l'extrémité de la voie déjà posée, à une trentaine de kilomètres, une équipe nombreuse de travailleurs préparant la plate-forme.

Toutes ces causes réunies firent que dans les premiers temps surtout, les travaux n'avancèrent

que relativement lentement. Mais dès qu'on atteignit les hauteurs et que, par suite, les conditions de vie et de santé furent meilleures, la voie fit de grands progrès, malgré les obstacles techniques qu'on rencontra alors.

Le tracé levé et indiqué par le major Macdonald fut à peu près suivi dans la construction. Toutefois à partir de Takuro, sur la dernière section de la ligne on choisit un autre itinéraire pour atteindre le lac Victoria. En traversant les montagnes de Mau, la ligne aboutit à Port Florence et non plus à Port Victoria en gagnant ainsi plus de 100 kilomètres. Le nouveau point terminus présentait tout autant d'avantages que celui désigné primitivement. La ville possède un bon port et est située au milieu d'une plaine tout aussi vaste et tout aussi fertile.

Le profil de la voie est très accidenté, il part de quelques mètres au-dessus du niveau de la mer, atteint à certains endroits la hauteur respectable d'environ 2.900 mètres et aboutit à plus de 1.100 mètres sur le lac Victoria. Aussi, bien que dans le projet on se fut donné comme règle de ne pas dépasser 1,5 0/0, en beaucoup de points on dut descendre au-dessus de 2 0/0.

La ligne est à voie unique sauf dans les stations ou dans quelques déviations plus ou moins temporaires. Les rails sont du type Vignole de 22 kilos. Les traverses en bois dans les parties marécageuses et en acier dans les autres ont donné de bons résultats, surtout les premières qui avaient reçu une

préparation spéciale. Relevées après quatre ans, quelques-unes d'entre elles ont été trouvées en parfait état.

La rapidité de pose de la voie fut en moyenne de 800 mètres par jour ; cependant dans certains endroits la vitesse a dépassé 1.000 mètres. Commencée en 1896, la ligne atteignit Nairobi, 524 kilomètres plus loin en mai 1899 et Port Florence en décembre 1901. C'est-à-dire qu'après un peu moins de 6 ans de travail, les Anglais sont parvenus à construire un chemin de fer de 584 milles de voie principale et 40 milles d'embranchement, soit en tout 966 kilomètres. Ils ont remué pendant ce temps 914.605 mètres cubes de roche et 9.180.505 mètres cubes de terre. Ils ont jeté le grand viaduc de plus de 300 mètres de long entre l'île de Mombasa et la côte en dessus du détroit de Macupa et ont établi tout le long de la voie 1.419 ponts dont 35 grands en acier.

Avant d'étudier le côté financier de la question, disons quelques mots de la ligne en en décrivant rapidement les grandes sections. D'une façon générale, le chemin de fer au départ de Mombasa court vers le Nord-Ouest jusqu'à Nairobi (1400 mètres d'altitude), il franchit alors la crête de Kikuyu (entre 2.200 mètres et 2.300 mètres) et descend à Nakuru dans la vallée du Rift. De ce point, il tourne à l'Ouest et, escaladant les montagnes de Mau (entre 2.300 mètres et 2.900 mètres), aboutit à Port-Florence sur les bords du lac.

Presque aussitôt au départ de la côte, la ligne

traverse la jungle sans eau appelée le Taru. Cette région est couverte d'une épaisse végétation d'arbres et de plantes grimpantes. Ces dernières meurent pendant la saison sèche, tandis que les premières résistent à la sécheresse. Le fait que la pluie suffit à rendre au sol sa fertilité, prouve que la terre a de grands éléments de richesse, et cette assertion est du reste démontrée par les petits jardins établis par les Indiens dans le voisinage des stations.

Entre la jungle de Taru et les plaines, la contrée est peu peuplée et a été jusqu'à présent l'objet d'une attention très légère de la part des Européens, sans doute parce que le voyage s'accomplit presque toujours pendant la nuit. Toutefois la culture des différents végétaux paraît produire de bons résultats, surtout à Voi, Ndi et Kibwezi. Le sol est fertile et suffisamment arrosé. Au Sud de Voi, entre le chemin de fer et la frontière allemande, se trouvent le district de Taita et de Taveta. Il s'y rencontre de grands centres de missions catholiques, romaines et protestantes, et les peuplades se sont converties en grand nombre. Autour de Taveta, il y a une énorme forêt qui contiendrait, dit-on, les plus beaux bois de construction de tout l'Est Africain. Certains arbres ont plus de 3 mètres de diamètre. Mais faute de moyens de transport, on ne peut l'employer que dans le voisinage.

Taveta appartient à la province de Seydiye qui s'étend dans l'intérieur jusqu'à la rivière Tsavo sur laquelle est construite la station du chemin de fer

du même nom. Sur l'autre bord de la rivière commence la vaste province d'Ukamba qui touche à l'Ouest la Rift Valley, la frontière allemande au Sud, et va presque jusqu'à la Tana au Nord-Est.

La première gare importante est Makindu, à 209 milles de la côte. C'est un centre important pour le chemin de fer avec une petite ville habitée par beaucoup d'employés, et qui possède en outre un grand bazar. On dit que d'importantes richesses minérales, or et diamants, existent dans les sables des rivières voisines.

Les plaines de l'Athi qui commencent bientôt après sont renommées pour le gibier qu'elles renferment, mais ne semblent pas propres à de grands établissements agricoles. Cependant, il y a à Machakos et Ngoleni quelques cultures prospères et aussi des jardins d'un bon rapport. En s'écartant un peu de la voie, la région entre Machakos et Kitui paraît assez fertile, mais souffre beaucoup soit de l'humidité, soit de la sécheresse. Pendant la saison des pluies, la plupart des rivières qui la traversent débordent et deviennent infranchissables.

A l'extrémité des plaines de l'Athi, au pied des monts Kikuyu, se trouve Nairobi, la capitale de l'Ukamba et la seconde ville du Protectorat. A l'origine, ce n'était qu'une gare de la voie ferrée. Cet endroit avait été choisi pour des raisons purement techniques, aussi n'est-il pas convenable pour l'établissement d'une grande ville. La plaine y est basse, humide, et le drainage y serait très difficile. Heureusement, les collines environnantes ne pré-

sentent pas les mêmes inconvénients, et l'intention du Gouvernement est d'y favoriser la construction des habitations, en réservant à la plaine celles qui sont indispensables pour le service du chemin de fer.

Du reste, cette ville tend déjà à devenir un centre important de trafic. Déjà, grâce aux efforts de M. Ainsworth, plusieurs bonnes routes partent de cet endroit, un marais a été en partie desséché et sert de promenade et de marché. Les travaux d'assainissement s'y poursuivent avec succès. On y trouve quelques jolies boutiques, un hôtel à peu près convenable et même une voiture de place.

Les monts Kikuyu, qui s'étendent jusqu'au Kenia (limite actuelle de la connaissance géographique), sont une des parties les plus riches en promesses du Protectorat. Le climat est frais et très apprécié des Européens, bien que ceux qui sont habitués au climat des tropiques le trouvent même trop froid. En juin et juillet, il y a souvent du brouillard jusqu'à midi, tout comme en Ecosse. L'eau et le bois sont abondants, bien que ce dernier propre aux constructions locales, ne paraisse pas capable d'être exporté avec bénéfice. Le sol est fertile et bien cultivé déjà par les indigènes dont la densité est très grande pour un pays de l'Est Africain. Aussi deux nouvelles stations ont-elles été ouvertes récemment pour desservir les nombreux villages enfouis sous des massifs de bananiers : ce sont Magorati et Nyeri.

Il est arrivé dans cette contrée des incidents assez

curieux entre la tribu du Wakamba et les Indiens employés à la construction de la ligne. Ces derniers ayant trouvé probablement à leur goût les femmes des indigènes, les courtisèrent autant qu'ils le comportent les relations mondaines des deux peuples en question. Tout alla bien au début, car les indigènes qui font rentrer femmes, enfants et bestiaux dans la même catégorie de richesses tiraient quelques petits profits de ces fréquentations.

Mais survinrent des enfants ; aussitôt les Wakamba les réclamèrent comme étant leur propriété et les Indiens, de leur côté, ne voulurent pas s'en dessaisir, d'où batailles parfois sanglantes et difficultés assez épineuses à résoudre.

De Nairobi, le chemin de fer grimpe sur les monts Kikuyu en passant à Limoru et arrive enfin à la crête. Puis la voie descend sur l'autre versant formé de gradins comme les marches d'un énorme escalier. Le général Manning avait choisi ces plateaux successifs, toujours couverts d'un frais gazon, pour y établir une station militaire. Du reste pendant la construction, les coolies qui exécutèrent les travaux de cette partie de la ligne ne furent pas en but aux maladies qui les décimèrent trop souvent.

La dépression entre les monts Kikuyu et Naue généralement appelée la Rift Valley, bien que cette dépression contienne des montagnes, des lacs, des rivières. Toutefois vu du haut d'un col, elle donne l'impression d'un mouvement de ter-

rain unique. La première grande station est Nainasha, qui donne son nom à la province et se trouve joliment située sur un éperon qui domine un lac d'eau fraîche. Ensuite la ligne traverse les rivières Morendat et Gilgil. Comme beaucoup de torrents de l'Est Africain, le bief supérieur de ces rivières, l'endroit où elles descendent des sommets, est bien plus considérable que leur bief inférieur. A mesure qu'elles atteignent la plaine poreuse, et souvent desséchée, leur volume décroît rapidement et elles sont souvent devenues de simples ruisseaux en débouchant dans le lac Nakuru.

La région comprise entre le Gilgil et ce lac, particulièrement aux environs d'Elmenteita, présente un aspect très pittoresque. Les montagnes ont des formes étranges qui, parfois, leur donnent l'aspect de pyramides, de châteaux forts ou de murs qui paraissent bas comparés à leur étendue. Les lacs de Nakuru et d'Elmenteita sont salés, mais la culture est possible jusqu'à leurs rives.

A peu près à dix milles au-delà de Nakuru, on rencontre N'Joro sur les premières pentes des monts Mau. Ce district est un des plus favorisés de l'Est Africain. D'une façon générale, on peut le comparer à la région de Nairobi et des pentes Est des monts Kikuyu. Mais là, le climat est encore plus sain, l'eau plus abondante et le sol plus fertile et plus profond. Comme dans bien d'autres parties du Protectorat, le paysage est tout à fait anglais; les collines gazonnées pourraient être un joli ornement des parcs du Royaume-Uni.

Après N'Joro, la ligne monte rapidement sur les monts Mau, à 2.300 mètres d'altitude. Ce district pourrait très bien convenir à la colonisation européenne, mais le climat est sujet à de très brusques changements. Toute la contrée de la Rift Valley et des montagnes avoisinantes est extrêmement peu peuplée. On peut y faire des marches très longues sans rencontrer une hutte, ni même un indigène.

Au-delà des monts Mau se trouve la province de Kisumu divisée en quatre districts : le Nandi, le Lumbwa Solik, le Kavirondo et le Gwars Ngishu.

Le premier est sans contredit le plus beau du Protectorat, et le tableau enthousiaste qu'en a fait Sir H. Johnston à la Royal Geographical Society n'est pas exagéré. Dans les vallées profondes qui divisent les plateaux, croît une riche végétation tropicale et particulièrement des lianes à caoutchouc qui donnent des produits de bonne qualité. L'agriculture pourrait s'y développer avec profit. Le seul revers de la médaille est l'ardeur guerrière des habitants. Plusieurs fois, les forces anglaises ont dû rétablir l'ordre et faire de sérieuses exécutions. Maintenant encore, on est obligé de surveiller attentivement la ligne et surtout la ligne télégraphique, car les indigènes aiment beaucoup le fil de fer dont ils se font des ornements de luxe. Plusieurs fois du reste, la voie a été coupée et des déraillements se sont produits.

Le district de Kavirondo qui s'étend en plaine jusqu'aux bords du lac Victoria est relativement très peuplée par des indigènes pacifiques et indus-

trieux. Ils vivent d'agriculture et élèvent beaucoup de bétail, de moutons et de volailles. Mais ils s'adonnent malheureusement aux boissons alcooliques avec passion et la plupart arrivés à l'âge de 20 ans, sont tout à fait abrutis et incapables d'un effort quelconque.

Après cette longue traversée de l'East Africa, la locomotive arrive à la gare de Port-Florence (1) d'où des vapeurs emportent les marchandises dans l'Uganda et dans les pays où flotte le drapeau allemand.

Nous avons insisté sur les ressources que présente la région traversée par le chemin de fer, et sur le développement général, pour montrer qu'une raison économique seule n'avait pu déterminer la construction rapide d'une ligne aussi considérable. Les indigènes sont peu nombreux, les richesses minières très peu importantes, l'agriculture est à peine connue, aussi l'East Africa ne semblait pas destinée à être dotée d'un chemin de fer à brève échéance. Il est vrai que l'extrémité de la ligne aboutit dans une région toute différente, plus riche et plus confortable. Voici ce qu'en dit le Gouverneur dans son dernier rapport : « Avant de terminer mon rapport je dois constater l'énorme différence entre le Royaume de l'Uganda et l'East Africa Pro-

(1) A Port-Florence, une jetée est en construction et facilitera beaucoup le transbordement des marchandises. La flotille anglaise, sur le lac Victoria, se compose de dix vapeurs, dont deux grands.

tectorate. Traverser le lac c'est presque traverser un autre continent. La contrée est cultivée, la population y est dense. On y trouve de bonnes routes des maisons construites par les indigènes. Ceux-ci sont vêtus et c'est une honte de ne savoir ni lire ni écrire. La majorité est du reste chrétienne. Sans peut-être au Japon, on a rarement trouvé des peuples non civilisés, aussi anxieux d'adopter la civilisation européenne. Il est probable que cette tendance est due à un mélange de sang Nord-Africain. Pour tous ceux qui ont visité ces régions les races qui les habitent sont d'une essence supérieure à celle des Somalis et des Masai. »

Sans doute il y aura là de grandes possibilités de trafic, mais était-ce urgent de relier ces peuples demi civilisés au monde civilisé. Était-il nécessaire de jeter immédiatement dans ce seul but, plus de 900 kilom. de rail, alors surtout qu'aucune Colonie voisine ne se disposait à concurrencer les Anglais. Ce ne sont pas les Allemands qui pouvaient leur porter ombrage, eux qui sont à peu près décidés à se relier par la voie ferrée aux grands lacs, mais qui ont prévu une durée d'au moins 25 ans, pour exécuter leur Central Bahn.

Notons encore que les sommes jetées ainsi auraient pu profiter davantage au Protectorat lui-même. Les Gouverneurs du reste se plaignent de ce que beaucoup trop d'argent est consacré au chemin de fer, et qu'il en reste très peu pour le pays. Au point de vue impérial, la ligne de l'Uganda est un superbe travail, au point de vue colonial son exécution

tion si précipitée peut jusqu'à un certain point prêter le flanc à la critique.

Le chemin de fer de l'Uganda, avons-nous dit, a coûté cher. Voici en effet la récapitulation du capital autorisé.

En 1895.....	£.	20.000
En 1896.....	£.	3.000.000
En 1900.....	£.	1.940.000
En 1902... ..	£.	600.000

Soit en tout £. 5.560.000 ou environ 138 millions de francs. Sur cette somme il a été dépensé £. 5.244.000, c'est-à-dire que tout le crédit a été presque épuisé. Ces chiffres sont bien plus considérables que ceux qui avaient été prévus à l'origine. Nous avons vu plus haut à combien se montaient ces prévisions. Mais dès les premiers coups de pioche donnés, on pouvait deviner que l'estimation avait été trop faible (1).

Il avait été nécessaire de construire tout d'abord dans la baie de Kilindini, une jetée pour faciliter le débarquement des matériaux, puis des maisons, un hôpital, des magasins, des appareils à distillation pour s'assurer l'eau. De plus, le prix des matières premières a augmenté dans de fortes proportions pendant la période de construction. C'est

(1) Le prix du mille coûta 8.500 liv. st. au lieu de 5.500 qui avaient été prévues.

ainsi que d'après un rapport publié en 1903, le prix de la tonne de rail qui était en décembre 1895, de £. 4-14 sh. 9 d. est monté à £. 7-10 sh. en avril 1900. Les traverses qui revenaient à £. 4-15 sh. la tonne en novembre 1897, étaient payées £. 8-10 sh. en avril 1900. De même le coût des locomotives et des wagons avait presque doublé en 5 ans.

Aussi en 1900, M. Brodrick était obligé de demander à la Chambre des Communes un nouveau crédit de £. 1.930.000, qui fut du reste voté sans grandes difficultés. Tant il est vrai qu'en Angleterre, la question des chemins de fer est bien comprise et qu'on se rend parfaitement compte de l'utilité de cet outil merveilleux, mis par l'industrie à la disposition des Colonies nouvelles.

Du reste sans être une excellente affaire financière on peut espérer, d'après les résultats obtenus jusqu'à présent, que le chemin de fer de l'Uganda permettra de regagner une partie des avances déjà faites. Ainsi jusqu'en 1900, le revenu brut de la ligne ouverte au trafic, s'était élevé à £. 64.084, dont £. 27.431 pour les passagers et les marchandises transportées aux frais du Protectorat et 36.653 pour le public.

Pendant les années qui suivirent les recettes furent plus considérables, au fur et à mesure du reste que la ligne était ouverte sur une plus grande longueur. Ainsi en 1900, elles montèrent à £. 65.895 en 1901, elles s'élevèrent à £. 80.799 et pour les trois premiers mois de 1903, on encaissa £. 34.514.

Il faut ajouter que maintenant seulement la ligne est réellement terminée et est exploitable pour le trafic particulier. Presque la moitié du personnel et du matériel transportés jusqu'à ces derniers temps l'étaient pour les besoins du chemin de fer lui-même. Les nécessités de la construction ou des améliorations, empêchaient de faire partir un nombre de trains aussi considérable que le trafic l'aurait exigé. Souvent on était obligé de ne lancer qu'un seul train par semaine, pour les besoins des commerçants. Mais cette période est complètement terminée et l'exploitation normale de la ligne va pouvoir commencer. Les recettes pense-t-on équilibreront les dépenses dans un avenir rapproché. (Le déficit pour les quinze mois se terminant le 31 mars 1903, était de £. 62.113).

La ligne est suffisamment outillée pour permettre un trafic assez intense. La Compagnie possédait au milieu de 1903, 70 locomotives, 200 wagons de voyageurs et près de 1.000 wagons de messageries de différents modèles.

Ce qui manquera peut-être le plus, ce seront les voyageurs et les marchandises.

La principale source de produits est l'Uganda, car l'East Africa Protectorate n'est pas encore susceptible d'alimenter beaucoup une voie ferrée.

Or l'Uganda bien que riche et peuplée n'est pas économiquement développée. Il faut quelques années pour infuser à des peuples des besoins nouveaux, pour leur apprendre à produire plus que le

BRITISH EAST AFRICA PROT^{ALÉ}

Echelle 0 100 200 300 400 500 600



CHEMIN DE FER DU SOUDAN ÉGYPTIEN

Le Soudan égyptien est cette partie du bassin du Nil, qui s'étend du parallèle de Wadi-Halfa, au Nord, jusqu'à l'Uganda, au Sud et qui est limitée à l'Est par la Mer Rouge, l'Erythrée et l'Abyssinie et à l'Ouest par la frontière des possessions françaises et congolaises.

Cette vaste région sur laquelle, en 1896 encore, régnait le Mahdi, est à l'heure actuelle soumise à l'Angleterre. Aussi cette Colonie nouvelle, bien qu'elle ait déjà reçue un certain développement, est loin d'être organisée. Le premier outil dont elle fut dotée a été un chemin de fer. Au début, outil de conquête, instrument de domination, il tend maintenant à jouer un rôle économique et aide puissamment au développement de ces régions, sans doute déshéritées, mais dont les moyens s'accroissent grâce à lui.

Il serait intéressant sans doute de donner ici un aperçu général des chemins de fer égyptiens proprement dits, qui rayonnent dans tout le delta du Nil, et forment en quelque sorte la fleur dont la

ligne soudanaise serait le pédoncule ; mais dans cette étude, nous avons eu pour but de montrer comment chaque peuple avait su dans ses Colonies nouvelles, organiser ses voies ferrées coloniales.

Les chemins de fer égyptiens se rattachent si intimement aux réseaux européens dont ils semblent une émanation, tant de nations ont concouru à leur établissement, qu'il serait très difficile d'en dégager la part de chacun. Autant il peut être instructif de voir les Anglais à l'œuvre, autant l'étude d'un réseau créé pour ainsi dire sans plan unique, dérivant plutôt des circonstances et des intrigues, serait compliqué et ne présenterait qu'un intérêt relatif pour notre étude. Aussi, restant dans le domaine purement colonial, nous nous contenterons de montrer le parti immense que les Anglais ont su tirer de la voie ferrée, pour réaliser un des buts les plus désirés de leur politique mondiale.

Nous avons vu dans un chapitre précédent, comment ceux qui président aux destinées de l'Empire avaient préparé petit à petit la conquête du Transvaal et de l'Etat libre d'Orange, en enserrant ces deux pays dans une double ceinture de rails. Les ingénieurs et les diplomates agissaient de concert et travaillaient chacun dans leur sphère, mais toujours unis, pour réaliser la conquête. Au Soudan, les mêmes procédés ne pouvaient être employés. Le chemin de fer devait suivre pas à pas les progrès des armées envahissantes et non les précéder. Les troupes attendaient donc, après chaque étape, que la locomotive les ait rejoints et on peut dire que

les trois campagnes successives organisées contre la puissance du Mahdi sont jalonnées à peu de chose près, par les trois têtes de ligne successives du chemin de fer. Le soldat a précédé l'ingénieur et après chaque nouvel effort l'attendait. Ainsi, les deux histoires se confondent. Les étapes de l'un marquent les progrès de l'autre.

Le Nil, bien qu'il conserve en tout temps un niveau assez considérable pour permettre aux transports de s'effectuer sur ses eaux, présente une série de cataractes, la plupart infranchissables, qui auraient nécessité de nombreux transbordements et par conséquent de nombreux retards. De plus, en confiant tous les transports à ce fleuve, on était à la merci des mille incidents qui ralentissent la navigation. Il pouvait survenir une année exceptionnelle de sécheresse qui aurait fait baisser les eaux d'une façon anormale. Le meilleur parti à prendre était donc d'avoir une communication assurée, toujours disponible et facilement réparable, quitte à aller moins vite en besogne. La construction du chemin de fer s'imposait donc. Les Anglais n'ont pas hésité et ont établi la ligne ferrée que nous allons étudier.

Lorsque, en 1896, les Anglais estimèrent leur œuvre assez avancée en Egypte et que leur diplomatie se fut assurée sur le continent d'un indispensable concours, ils commencèrent la conquête. L'opération fut méthodiquement réalisée en trois campagnes réparties sur autant d'années. La pre-

mière étape mena les troupes anglo-égyptiennes à Dongola, la seconde à Berber, la troisième à Omdurman. Il n'y a pas lieu de parler ici des faits qui les signalèrent. Ce qui toutefois est vraiment digne de remarques, c'est la façon dont le département de la guerre sut ouvrir la campagne, l'entraînement des troupes, les intelligences créées avec les tribus du désert et avec les Djoabins, pour préparer le terrain de la conquête, le merveilleux service de renseignements qui, de 1885 à 1896, a surveillé du Caire toute l'évolution du Madhisme, et surtout l'organisation savante qui permit l'établissement immédiat d'un chemin de fer qui devait aboutir à Khartoum.

Après une démonstration de peu d'importance sur la route de Suakin à Berber, et la pose de quelques rails sur le chemin direct de Korosko à Abu Hamed par les puits de Murad, le Gouvernement anglais se décida à prendre la voie du Nil comme ligne d'opérations, et par conséquent de marcher tout d'abord sur Dongola.

Cette ligne d'opérations commence en réalité au Caire, car c'est dans cette grande ville et dans la Basse-Egypte que se trouvent les principales ressources. De fait, c'est de la capitale qu'ont été expédiés du matériel et des denrées à destination du corps expéditionnaire, concentré d'abord autour d'Akacheh, à une distance de plus de 1.400 kilomètres; les têtes de colonne s'étant bientôt trouvées à Suarda, situé à une centaine de kilomètres au delà, c'est sur une longueur de 1.500 kilomètres

qu'il a fallu assurer la marche régulière des approvisionnements avant d'entamer les opérations sérieuses.

Jusqu'à Wadi-Halfa, le personnel et le matériel sont obligés de subir deux transbordements. En amont de cette ville, le cours du Nil est interrompu d'abord par la deuxième cataracte, puis par une série de rapides qui s'étendent jusque vers Ferkeh, sur une longueur d'environ 150 kilomètres. Sans arrêter, d'une manière absolue, les barques à fond plat, ces petites cataractes en exigent le déchargement; la cargaison, transportée le plus souvent à dos d'âne, est replacée, soit sur de nouvelles barques, soit sur celles que l'on a réussi à halier en amont des rapides; ces transbordements constants (au nombre de 5) rendent les transports lents et onéreux.

Pour parer à cet inconvénient, on avait projeté au moment des opérations de 1884-1885, de prolonger jusqu'à Ferkeh, la ligne à voie de 3 pieds 6 pouces existant entre Whadi-Halfa et Sarras. Elle atteignait Akacheh lors des événements de 1885.

Par suite de l'évacuation du Soudan par les troupes anglaises, la section Whadi-Halfa à Sarras resta seule exploitée. Le premier soin fut donc de rétablir la voie ferrée jusqu'à Akacheh, et on utilisa le même tracé qu'en 1884. La ligne quitte à Sarras la rive rocheuse et difficile du Nil, pour se diriger à travers le désert sur Akacheh où elle rejoint le fleuve en amont des rapides. Dans ce par-

cours d'environ 80 kilomètres, elle passe aux puits de Moghrat et d'Ambigol où l'alimentation en eau des machines peut être assurée.

Les travaux de cette section ont été notablement simplifiés par l'existence des anciens terrassements demeurés en bon état. Quand au matériel de la voie, il se trouvait en partie dispersé ; les rails avaient été utilisés pour des toitures de maisons ou des clôtures, un grand nombre de traverses étaient brûlées. En certains points, l'ennemi avait interrompu la ligne en la retournant, les traverses en dessus, sur plusieurs centaines de mètres. Quelques parties, cependant, surtout dans le désert, étaient demeurées presque intactes ; au Sud des puits d'Ambigol, l'ancienne voie fut retrouvée en si bon état sur une longueur de 14 à 15 kilomètres, qu'un simple nettoyage et de légers redressements suffirent à la rendre utilisable. Dans ces conditions exceptionnelles, la marche des travaux a été assez rapide. La moyenne de construction a varié de 400 mètres à 2.500 mètres par jour. Aussi, à la fin de Juin la locomotive pouvait atteindre Akacheh.

Mais si l'on voulait assurer le ravitaillement régulier de l'armée en marche sur Dongola, il fallait pousser la voie ferrée beaucoup plus au sud jusqu'à Kerneh au pied de la troisième cataracte.

Le premier objectif à atteindre était Kocheh, à environ 30 kilomètres plus loin. En suivant le Nil, le travail fut aisé et fut terminé le 4 août. Dans cette ville furent installés un atelier de montage pour les canonniers envoyées d'Angleterre, un

embarcadère, des entrepôts, de grands dépôts de charbon. De Kocheh, en effet, le Nil est facilement navigable pendant la période des hautes eaux, malgré le rapide de Kaibar et la cataracte d'Anneck. Mais cette voie n'étant pas toujours utilisable, il fallait la doubler d'un chemin de fer. A travers le désert et pour éviter la boucle de Suarda, le chemin de fer gagne Sadin-Fonti, puis en évitant une seconde boucle, il atteint Kerneh en amont des rapides de Kaibar.

La construction de toute cette voie fut confiée à des entrepreneurs ; on avait mis à leur disposition, en dehors de nombreux auxiliaires requis sur place, le personnel entier d'un bataillon de chemin de fer spécialement créé en vue de ce travail. Des corvées importantes fournies par les troupes stationnées le long de la ligne, ont également contribué à en hâter l'achèvement. Dans la dernière section les travaux furent poussés assez vivement, puisque la moyenne de pose des voies atteignit presque un kilomètre par jour.

Au moment où se terminait l'expédition de Dongola, les communications entre le delta égyptien et le Soudan, s'opéraient de la façon suivante : on allait par le chemin de fer à voie normale d'Alexandrie et du Caire jusqu'à Dagh-Hamadi ; de là, par le fleuve, jusqu'à Assouan ; puis, par le chemin de fer à voie de 1 mètre jusqu'à Chellal pour tourner la première cataracte ; à Chellal, on reprenait le fleuve jusqu'à Wadi-Halfa où commençait la

deuxième cataracte ; le chemin de fer construit pendant la campagne menait ensuite jusqu'à Kerneh d'où l'on allait enfin en bateau jusqu'à Dongola et Merawi.

Cinq transbordements étaient donc nécessaires au cours de ce long voyage qui se terminait à Merawi, au pied de la quatrième cataracte, et il avait fallu, pendant la dernière campagne, que le service de l'intendance déployât une activité extraordinaire pour que le corps expéditionnaire fut ravitaillé en temps utile.

Il s'agissait, avant tout, pour la prochaine campagne, de réduire, autant que possible, les durées de trajet et, pour cela, de créer des communications directes avec le nouveau théâtre d'opérations, tout en améliorant celles qui existaient déjà.

Le corps expéditionnaire allait, en effet, avoir Berber pour objectif, et l'on ne pouvait songer pour le ravitailler, à prolonger sur Abu-Hamed le chemin de fer de Wadi-Halfa à Kerneh, ce qui eut fait faire à la ligne de transport un détour d'environ 760 kilomètres. La voie directe de Wadi-Halfa à Abu-Hamed, par le désert, ne compte en effet que 360 kilomètres alors que la boucle du Nil en mesure 1.120.

Il fut donc décidé qu'une nouvelle voie ferrée de 3 pieds 6 pouces serait construite à travers le désert et qu'on achèverait en même temps le chemin de fer du Caire à Assouan.

Deux tracés furent discutés pour la nouvelle voie. On pensa d'abord à établir la tête de ligne à

Korosko et à suivre la route des caravanes qui par les puits de Murad, va directement sur Abu-Ahmed. L'avantage de ce tracé était l'existence de points d'eau sur le parcours; par contre, la région était assez tourmentée et les nombreux ravins à traverser exigeraient des rampes et des travaux d'art longs à établir.

Le second projet consistait à partir de Wadi-Halfa et à se diriger directement sur Abu-Hamed. On utilisait de la sorte les nombreux établissements existants déjà à Wadi-Halfa, par suite de la construction de la ligne de Kerneh, et l'on n'avait plus à traverser qu'une région dépourvue d'eau, il est vrai, mais où la construction de la voie ne rencontrerait aucune difficulté.

Ce fut ce deuxième tracé qui fut adopté, et la construction de la voie ferrée, pour laquelle 6.759.000 francs furent avancés aussitôt par le Gouvernement anglais, commença dès la fin de 1896.

La direction des travaux fut confiée à un officier du génie, le lieutenant Guionard, auquel furent adjoints sept autres officiers subalternes, et un personnel composé de 24 soldats du génie anglais et d'un certain nombre de mécaniciens et d'ouvriers d'art européens. La main-d'œuvre était fournie par des Derviches prisonniers, et surtout par des corvées indigènes de fellahs, provenant du delta du Nil ou des provinces riveraines. Un bataillon de chemin de fer de l'armée égyptienne, fort d'environ mille hommes, devait exercer la surveillance des chantiers et exécuter la pose de la voie. Enfin,

trois compagnies égyptiennes constituaient la garde proprement dite des travaux.

Comme nous venons de le dire, huit officiers du génie anglais étaient chargés de la construction. Voici comment ils se répartirent le travail : Un directeur général ; un directeur d'exploitation ; un directeur de la construction avec son adjoint ; un chef de tracé avec son adjoint ; un chef ingénieur ; un inspecteur des locomotives.

Quand aux travailleurs, ils vivaient sous la tente et le train les amenait chaque jour en tête des chantiers. Dès que la voie avait progressé d'une dizaine de kilomètres, on chargeait sur le train les tentes, le mobilier, le matériel et on amenait le tout en tête de travail, où l'on établissait un nouveau camp.

La plus grande partie des travailleurs, soit 1.500 était répartie sur un développement de 1.500 mètres. Au fur et à mesure de l'avancement, le train s'avancait sur la voie à peine posée, amenant les rails et les traverses le plus près possible de leur lieu d'emploi. Les traverses étaient déchargées par 170 hommes ; deux cents hommes déchargeaient les rails à raison de 9 par rails. Une section de 30 hommes posait les éclisses. Enfin, en arrière, à environ 2 kilomètres, deux cents ouvriers achevaient le travail et terminaient la voie.

La construction avança rapidement, facilitée du reste par la découverte d'une nappe d'eau souterraine à 20 mètres seulement de la surface du sol, ce qui permit de créer de nombreux puits artésiens.

A des intervalles réguliers, le long de la voie on établissait de petites stations avec d'abondantes réserves d'eau et des provisions de vivres, de manière à ce que, en cas d'interruption du service, la subsistance du personnel soit assurée. Pendant la construction, une très intéressante découverte a été faite à environ 30 milles du fleuve : on a trouvé les fragments d'environ 500 jarres à rafraîchir l'eau, qui sont évidemment des bagages abandonnés de quelque grande armée des temps passés.

Dès la fin de mai 1897, on était à la hauteur des puits de Murad, que le tracé laissait à l'Est ; le 23 août, le 219^e kilomètre était atteint, et le 14 septembre, il ne restait plus que 105 kilomètres de de voie à poser pour arriver au Nil. La vitesse de construction, qui atteignait à ce moment deux à trois kilomètres par jour, permettait de prévoir que les travaux seraient terminés avant la fin d'octobre, et l'on était assuré ainsi que, au moment de la baisse des eaux du Nil, le ravitaillement des troupes engagées vers Berber serait assuré par la nouvelle voie ferrée.

Le terrain pendant la traversée du désert était singulièrement favorable. Un correspondant du *Times* disait que la surface du désert était aussi égale qu'une table de billard et qu'on pourrait la parcourir à bicyclette. Si le sol s'élève, c'est très graduellement, il atteint sa plus grande altitude, environ 500 mètres, au Sud de Wadi-Halfa et à 100 kilomètres de ce dernier point.

Jusqu'à ce moment, les transports devaient être

effectués par la flottille du Nil, entre Kerneh, le terminus de la voie ferrée de Dongola et la quatrième cataracte où commençait la ligne d'étapes du Corps expéditionnaire; puis, à partir de ce point jusqu'à l'avant par les convois auxiliaires de chameaux. D'ailleurs, en vue de se garantir contre un retard possible dans l'achèvement des travaux, le 17 juillet, on expédiait du Caire, à destination d'Abu-Hamed, un second bataillon de chemin de fer qui devait préparer les terrassements de la voie, en partant de ce dernier point, et en marchant au-devant des ateliers venant de Wadi-Halfa.

Tout fut donc prêt comme il avait été prévu, à la fin d'octobre, et les transports de ravitaillement auraient pu commencer sur Abu-Hamed.

Mais déjà l'avance rapide de l'armée anglo-égyptienne vers le Sud, rendait ce point trop éloigné de la zone des opérations; aussi le Conseil des Ministres égyptiens avait-il, dès le commencement d'octobre, décidé l'extension de la ligne jusqu'à Berber. Cette extension fut commencée à la fin de décembre 1897, et terminée en avril 1898. Les troupes s'enfonçant de plus en plus vers le Sud, le rail devait les suivre, et c'est ainsi que la voie ferrée fut prolongée jusqu'à Khartoum.

Presque aussitôt après la bataille d'Omdurman, une somme de 300.000 livres égyptiennes, soit environ 15.000.000 de francs fut affectée du fond spécial de réserve au prolongement de la ligne, depuis l'Atbara jusqu'à Khartoum (187 milles). Un pont

temporaire en bois avait été construit sur la rivière et, à la fin de janvier 1899, il permettait le passage des matériaux de construction. La substructure du pont permanent avait été confiée à une maison italienne. En passant le marché pour la construction définitive, on dut, par suite de la nécessité d'aller vite, tenir compte plus du temps que du prix. Une maison anglaise avait offert de livrer le travail en six mois et demi pour £ 10.490. Les offres d'une maison américaine qui proposait d'établir le pont en 42 jours au prix de £ 6.500 furent acceptés.

Le lieutenant-colonel Gordon qui traita l'affaire dit à ce propos : « A mon avis, les maisons américaines ont tout le matériel nécessaire en magasin pour toute espèce de voies. Elles peuvent donc se mettre à l'ouvrage aussitôt. En Angleterre, chacun a sa spécialité et ne commence à construire que lorsque les commandes sont passées. Les industriels doivent s'entendre pour fabriquer les différentes pièces. D'où pertes de temps considérables ».

Quoi qu'il en soit, en septembre 1899, le rail atteignait Chendy, et bientôt après, la locomotive entra à Khartoum. Le 4 janvier de l'année suivante, le chemin de fer en entier était ouvert au public, et l'agence Cook organisait aussitôt des voyages circulaires jusqu'à Khartoum.

Du reste, dès le 15 septembre 1899, les restrictions apportées à la circulation au Soudan avaient été abrogées, et à partir de cette date, le pays avait été ouvert au commerce.

Les tarifs de chemins de fer sont basés sur ceux

des chemins de fer égyptiens avec une légère augmentation pour compenser la cherté du charbon. Celui-ci ne se trouve nulle part au Soudan, et on doit se le procurer à grands frais. Pour en donner une idée, une tonne de houille revenait, il y a quelque temps, à Khartum, à environ 100 francs. Maintenant on l'importe des Indes, et bien que ce charbon soit moins bon que celui du pays de Galles, on l'emploie couramment sur le chemin de fer à cause de son moindre prix de revient.

Le prix total de la ligne et de ses accessoires, matériel roulant, stations, etc., s'est monté jusqu'en 1899 à 1.181.372 livres égyptiennes ainsi qu'il suit : Chemin de fer établi pour la campagne de Dongola, 181.851 livres égyptiennes ; chemins de fer de Wadi-Halfa à Khartum, 999.521 livres égyptiennes. En 1900, le Gouvernement du Soudan se trouvant sans argent pour ses chemins de fer, le Gouvernement égyptien lui avança une somme de 500.000 livres égyptiennes pour perfectionner son outillage et améliorer ses voies. Environ 16.500 livres égyptiennes furent dépensées en 1901, principalement pour les réfections des ponts entre Wadi-Halfa et Abu-Hamed. Cette ligne fut du reste ouverte au trafic pendant toute la saison des pluies. En 1902, les dépenses furent plus considérables, mais ces réparations donnèrent à la ligne une solidité qui a beaucoup accru sa capacité et sa vitesse de transport.

Ce qu'il importe de remarquer à l'occasion de

prix de construction qui n'ont pas été trop élevés si l'on se rend compte de la longueur de la voie et de la rapidité avec laquelle elle a été établie, c'est que l'ensemble des dépenses militaires, en dehors de la construction des chemins de fer a été, pour les trois années, de 1896 à 1899, sensiblement inférieure aux sommes dépensées pour la construction de ces chemins de fer. Sur un total de 2.354.354 livres égyptiennes, 1.181.372 ont été consacrées aux voies ferrées, et 996.223 aux dépenses militaires proprement dites. Il est bon de remarquer aussi que les Anglais n'ont pas hésité, après avoir établi la ligne Wadi-Halfa-Kerneh, à se remettre vivement à l'œuvre, en partant à nouveau de Wadi-Halfa pour se diriger sur Abu-Hamed. Peut-être aurions-nous, à leur place, longtemps hésité avant de prendre une telle décision.

Quoi qu'il en soit, les chemins de fer du Soudan égyptien commencent à couvrir par leur trafic à peu près leurs frais d'exploitation. En 1900, les recettes avaient été de 34.258 livres égyptiennes, en 1901, elles montaient à 72.139 (sans compter 93.000 de transports effectués par le Gouvernement). Cette même année, les dépenses s'étaient élevées à 124.000 livres égyptiennes. Les recettes ont encore notamment augmenté l'année dernière, et il est à remarquer que le mouvement commercial du Sud au Nord, s'accroît de jour en jour. La gomme, le caoutchouc, et quelques autres produits du bassin supérieur du Nil commencent à emprunter la voie ferrée pour atteindre la Basse-Egypte.

Mais ce mouvement est encore assez restreint, car la tête de ligne Khartoum est très éloignée des centres de production, puis les pays sont à peine pacifiés, encore moins civilisés, et il faudra longtemps encore pour que ce chemin de fer impérial soit en état de payer ses frais de premier établissement.

Avant de passer à l'étude des projets d'extension future et à celle de l'avenir réservé aux chemins de fer du Soudan, citons un petit tronçon isolé sur la côte de la Mer Rouge qui relie Suakin à Otou, après un parcours d'une quarantaine de kilomètres. D'ici à quelque temps, cette ligne sortira du rôle bien modeste qu'elle joue actuellement, lorsque le chemin de fer de Berber à Suakin sera construit.

Voici ce qu'écrivait au sujet de ce dernier projet Lord Cromer dans son rapport rédigé en 1899, au lendemain de la conquête : « Il n'est pas seulement probable, mais certain, que tôt ou tard, une communication par voie ferrée sera établie entre la vallée du Nil et la Mer Rouge. A première vue, il semblerait que l'itinéraire le plus propice sera celui de Suakin à Berber. Ce tracé a souvent été proposé, mais tant que les Derviches occupaient le Soudan, il ne pouvait être adopté. Maintenant que l'obstacle est écarté, on peut et on doit s'occuper de la question. »

Une étude un peu approfondie de cette voie, la plus courte pour atteindre la mer, a permis de constater qu'elle n'était pas sans offrir de graves inconvénients. Sans doute, il serait tentant de trouver à

400 kilomètres de Berber un port que les marchandises sont obligées d'aller chercher maintenant à 1.930 kilomètres jusqu'à Alexandrie, sans doute la Mer Rouge semble, de par la nature, devoir servir de débouché naturel au Soudan, mais de grosses difficultés surgissent si l'on veut passer à la pratique. De Suakin à Berber, la région est aride, désertique, très tourmentée. L'eau y fait absolument défaut et, au dire des ingénieurs qui l'ont étudié, il y aurait des dépenses énormes à faire pour écarter tous les obstacles que la nature semble avoir jetés à profusion sur la route.

Un autre itinéraire plus long sans doute, mais qui présenterait peut-être moins de difficultés, relierait Khartoum par Abu-Haraz-Geradif et Kassala, à un point à déterminer sur la Mer Rouge. La région ainsi parcourue est relativement très fertile. Sir Samuel Baker, lors de son exploration du bassin du Nil bleu, indique tout le pays de Geradif comme étant le grenier du Soudan. De plus, la région désertique à traverser serait moins considérable, il y aurait sans doute quelques bras de déserts à franchir, mais les points d'eau, les relais se rencontreraient facilement.

Mais outre la distance qui serait plus du double de celle de Berber-Suakin, ce projet se heurte à une grosse difficulté. Ou faire aboutir la voie ferrée sur la Mer Rouge. Remonter jusqu'à Suakin serait un travail très onéreux, inutile et difficile ; choisir un port sur la côte entre Suakin et la frontière Nord de l'Erythrée, serait une solution, sans doute

onéreuse, mais non impossible. Pénétrer enfin en territoire italien et faire aboutir le rail à Massaouah, serait enfin une troisième solution, sans doute plus pratiquement faisable, mais qui serait susceptible de soulever de grosses difficultés par la suite.

Suivant une correspondance d'Asmara à la *Tribuna* (janvier 1904), l'Angleterre choisirait volontiers cette solution et s'engagerait à construire un chemin de fer de Khartoum à Kassala, à la condition que l'Italie établirait, dans un délai de 3 ans, le chemin de fer de Sabderat à Massaouah. La correspondance ajoutait que le Gouverneur de l'Erythrée avait chargé l'ingénieur Schupper d'étudier le tracé jusqu'à Sabderat. Cette proposition a déjà soulevé bien des objections et bien des débats en Italie, tant le voisinage immédiat de l'Angleterre dans les Colonies est toujours à redouter.

L'Erythrée pourrait beaucoup gagner en assurant le passage au trafic du Soudan; mais n'y perdrait-elle pas en revanche une partie de sa liberté et une fraction de sa souveraineté. La contrée se développerait sans doute plus rapidement, mais ne serait-ce pas plus au bénéfice des Anglais que des Italiens. Massaouah ne serait-il pas bientôt un port anglais.

Une autre correspondance parue récemment annonce que les Anglais auraient déjà entamé des études sérieuses en vue de relier Berber à Suakin. On disait même que le travail allait être entrepris, qu'il était peut-être déjà commencé. Cette décision ne nous surprendrait guère, car il est évident que

le débouché naturel du Soudan est sur la Mer Rouge. Il est tout aussi évident, comme le disait Lord Cromer dans un de ses rapports, que le Soudan tel qu'il existe est presque fermé à tout commerce sérieux, puisque son seul débouché est à Alexandrie à plus de 2.000 kilomètres de Khartoum.

Les Anglais n'ont pas l'habitude de tergiverser longtemps avant de se décider.

Souvent par un concours de circonstances heureuses, et toujours grâce à leur invincible énergie ils arrivent à réaliser des projets jugés impossibles. Les ingénieurs qui ont construit le chemin de fer de l'Uganda, sauront résoudre les difficultés que le sert de Nubie peut placer en travers de leur route.

Du reste, soit cette voie, soit le second itinéraire dont nous avons parlé (Khartoum-Kassala) n'est pas purement un chemin de fer économique, c'est-à-dire destiné à servir uniquement de canal pour les produits à exporter ou à importer au Soudan. De même que les chemins de fer africains, construits du centre de l'Afrique à un port de la côte Orientale, ils font partie d'un plan d'ensemble qui se développe petit à petit et dont les différentes phases sont marquées par la pose d'un certain nombre de kilomètres de voies ferrées. Ce plan nous l'étudierons plus tard en parlant de ce projet en partie réalisé du Transcontinental africain.

Quelle que soit la ligne construite, le Soudan est appelé dans un avenir prochain, à être relié

directement à la Mer Rouge (1). Sera-ce au détriment de l'Égypte. Nous ne le croyons pas, car à l'heure actuelle le Soudan est une charge très lourde pour l'Égypte, qui chaque année est obligée de couvrir un gros déficit. Il y a donc tout intérêt pour cette dernière que le Soudan puisse au plus tôt se suffire à lui-même, se développer assez pour faire cesser l'ère des emprunts. Quand au courant commercial, peu important du reste pour le moment, il sera dévié en grande partie sur la Mer Rouge, mais il est bien évident qu'une partie du trafic, minimum sans doute, continuera à emprunter la voie du Nil. De ce côté, l'Égypte ne peut espérer grand profit, mais elle ne peut pas non plus escompter une grosse perte, puisque le chiffre d'affaires commerciales avec le Soudan est en somme assez faible.

Le second projet de chemin de fer au Soudan Égyptien, a pour objet la continuation de la ligne de Khartoum dans la direction du Sud. Bien vite, officiers et ingénieurs ont été convaincus qu'il était tout à fait impossible de faire prendre à cette voie un itinéraire longeant le Nil. Toute la région voisine du fleuve forme un immense marais qui est impraticable et où on ne saurait songer à établir une voie ferrée.

(1) Nous apprenons que le tracé Berber-Suakin a été choisi et que les travaux sont commencés aux deux extrémités à la fois. La ligne serait terminée à la fin de 1906. On construit d'importants bassins à Suakin.

Restait donc à faire grimper le rail sur les pentes occidentales du plateau abyssin. Après plusieurs années d'efforts, le Colonel Harrington, envoyé spécial de l'Angleterre auprès de l'empereur d'Ethiopie, est parvenu à obtenir l'autorisation nécessaire. L'article 5 du traité anglo-éthiopien du 15 mai 1902, stipule en effet :

Sa Majesté l'empereur Ménélick, roi des rois d'Ethiopie, concède au Gouvernement de Sa Majesté Britannique, et au Gouvernement du Soudan, le droit de construire, à travers le territoire abyssin, un chemin de fer reliant le Soudan à l'Uganda. Le tracé de ce chemin de fer sera déterminé par accord mutuel entre les deux hautes parties contractantes.

Ainsi la prolongation du chemin de fer du Soudan est maintenant pratiquement réalisable. La voie suivrait sans doute le cours du Nil bleu, puis se dirigerait sur Itang, ville d'Ethiopie, où les Anglais par le même traité ont obtenu la cession à bail d'une portion de territoire. De là, par la rive occidentale du Lac Rodolphe elle gagnerait le lac Victoria. Pour le moment rien n'est encore fait, bien que les plans du prolongement jusqu'à Abou-Haraz aient été déjà dressés. Ce qu'il importe de remarquer, c'est que toute cette voie de Wadi-Halfa à Khartoum, avec prolongement éventuel vers le Sud, est et sera toujours entre les mains du Gouvernement, c'est une ligne impériale.

Il y a quelques années, il avait été question de vendre les chemins de fer existants au Soudan, et d'abandonner à une entreprise privée les extensions

futures. On disait même que Cecil Rhodes à la tête d'un syndicat reprendrait toute l'affaire. Après quelques discussions, ces projets furent rejetés, et Lord Cromer dit dans son rapport que cette solution est vraiment heureuse.

Voici les raisons qu'il donne à l'appui de sa conviction. D'abord il est impossible, quant à présent de pouvoir prévoir l'avenir de ces chemins de fer. L'expérience des années pourra seule dire si l'entreprise sera rémunératrice ou onéreuse. On manquerait donc d'éléments d'appréciations pour vendre à une Compagnie, et pour présenter à des actionnaires la valeur réelle de ce réseau. Il n'y aurait donc matière, dans le cas actuel, qu'à une spéculation, qui pourrait être très dangereuse au début du développement d'une Colonie. Même dans ces conditions la vente ne pourrait avoir lieu qu'avec une garantie d'intérêts. Or, qui garantirait? Le budget du Soudan est en déficit, et d'un autre côté on peut songer à gréver le Trésor égyptien d'une telle charge? Celui-ci a beaucoup à dépenser dans des constructions de réservoirs, de barrages, qui doivent augmenter la prospérité de la Basse-Egypte. Il serait injuste à un tel moment de demander au budget égyptien un surcroît de dépenses improductives, pour une œuvre qui ne le concerne que bien indirectement. En 1904, d'après les calculs de M. Gorst, le Trésor égyptien aura à prélever au moins 160.000 livres égyptiennes, rien que pour le réservoir du Nil, et on prévoit pour terminer le travail une somme plus que double.

Une autre considération qui s'opposerait à la construction des chemins de fer au Soudan par une entreprise particulière, est la difficulté de trouver la main-d'œuvre. Pour l'établissement du réseau existant on s'est servi, comme nous l'avons vu, de la main-d'œuvre militaire, de celle fournie par les prisonniers et enfin de celle réquisitionnée et surveillée par des troupes. Actuellement encore, et bien des employés sont militaires et l'on peut se demander quel résultat donnerait l'établissement et l'exploitation d'une voie confiée à l'autorité civile seule. Lord Cromer termine par ces mots : « Pour l'instant, il semble certain que le Gouvernement doit être le pionnier dans les entreprises de chemins de fer. »

A toutes ces raisons nous pouvons en ajouter encore une. Si l'Angleterre avait concédé à une Compagnie le réseau du Soudan, les actionnaires internationaux auraient pu par la suite créer des difficultés, et l'Angleterre tient avant tout à ne pas donner prise à une réclamation quelconque, au sujet de la question Egyptienne ou Soudanaise. Dans le Soudan, les Anglais veulent être les maîtres sans contestations possibles.

En résumé ce chemin de fer du Soudan, créé pour les besoins de la campagne contre le Madhi, a bien rempli le rôle qu'on exigeait de lui. Pourrait-il maintenant devenir un élément de prospérité pour le Soudan Egyptien? Oui, sans doute, mais dans une faible mesure. Le débouché naturel du Soudan est à l'Est et non au Nord, la route de

Wadi-Halfa ne traverse que des contrées pauvres et désertes. C'est un chemin de fer impérial, et surtout un élément de domination et peut-être de conquête pour l'avenir.

BIBLIOGRAPHIE

Bulletin du Comité de l'Afrique française.

Revue militaire de l'Étranger.

Revue du Génie.

L'Égypte en 1882, par B. Girard.

Bulletin de la Société de géographie commerciale de Bordeaux.

Revue géographique 1900.

Rapports de lord Cromer sur l'Égypte et le Soudan.





CHEMIN DE FER DU CAP AU CAIRE

La question du Transcontinental africain, de ce chemin de fer qui doit réunir à travers le Continent noir le Cap et Alexandrie a passionné les esprits coloniaux depuis quelques années.

Ce projet fantastique issu du cerveau de Cecil Rhodes a d'abord appelé le sourire. Réunir le Cap au Caire était une idée absurde, incapable d'aboutir, vouée à la mort avant sa naissance. Voici ce qu'écrivit à ce sujet le colonel H. G. Prout, éditeur de la Railroad Gazette : « Cecil Rhodes présenta au monde un projet de chemin de fer parallèle à l'Océan Indien et à la Mer Rouge ; un chemin de fer de 5.600 milles de long ; un chemin de fer qui pendant le quart de son parcours, double des voies navigables : un chemin de fer qui sur la moitié de sa longueur, traverse un pays faiblement habité par des nègres nus, et sur un quart de cette longueur ne trouvera que de rares peuplades barbares ; un chemin de fer qui sur les trois cinquièmes de son parcours, franchit des contrées où l'Européen ne peut vivre. Quand je dis un chemin de fer de 5.600 milles, on ne peut se faire une idée de ses dimensions que par comparaison. De New-York à San-Francisco, la ligne n'a que 2.266 milles,

le projet de Cecil Rhodes serait donc 71 0/0 plus long que ce chemin de fer. N'est-il pas étonnant qu'un homme d'esprit et d'expérience puisse concevoir une telle idée. N'est-il pas étonnant que d'autres hommes d'esprit et d'expérience aient pu accepter cette idée. Et cependant ils le firent !

« Un autre écrivain colonial, W. T. Stead écrivait en 1899 : Ce chemin de fer sera construit par un mouvement impulsif, une sorte d'instinct que ne peut justifier aucun motif financier, politique ou militaire... et plus loin. La cause première et déterminante est que l'idée peu banale de construire cette ligne a fasciné l'imagination de Cecil Rhodes ; la seconde cause serait peut-être que le Cap et le Caire commencent tous les deux par la lettre C. Si le Cap et le Caire avaient possédé une autre initiale, la suggestion d'un Transcontinental africain n'aurait pas hanté l'esprit de Cecil Rhodes. »

Ces deux citations montrent comment les projets du Napoléon du Cap étaient compris par une partie du peuple anglais. Bien que les idées impérialistes fussent à l'ordre du jour, et que ce chemin de fer fut une des plus grandes manifestations de ces idées, Cecil Rhodes a rencontré des adversaires nombreux, qui ont voulu discréditer son œuvre, mais n'ont réussi qu'à lui donner une plus grande popularité.

Avant de discuter le pour et le contre de ce gigantesque projet, jetons un coup d'œil sur les travaux déjà effectués.

Nous avons vu en étudiant les chemins de fer dans la Colonie du Cap, dans la Rhodesia, et dans le Soudan Egyptien, qu'au Sud la voie ferrée partait de Cape Town et aboutissait aux Victoria Falls soit plus de 2.500 kil. Les travaux continueront bientôt jusqu'au riche bassin de la Kafue, que le rail atteindra probablement à la fin de 1904, soit à peu près 200 kil. plus loin. C'est ainsi un premier tronçon de plus de 2.700 kil. déjà construits.

Au nord la communication directe est établie entre Alexandrie et Khartoum sur une longueur de plus de 2.000 kil. (Entre Wadi-Halfa et Assuan la ligne n'est pas terminée.)

Voici donc déjà plus de 4.500 kil. de voies posées sur les 10.000 kil. du parcours entier. Si de plus on défalque la traversée du Lac Tanganyika (640 kil.), celle du Lac Victoria (500 kil.), on s'aperçoit que plus de la moitié de l'ouvrage est déjà fait, et cela sans bruit, sans la réclame que pourrait mériter l'exécution d'une entreprise de cette envergure.

Le tracé entre Buluwayo et Khartoum devait primitivement passer par Salisbury, le lac Nyassa, Abercorn, le lac Tanganyika, le lac Albert, Lado et la vallée du Nil. Mais des études approfondies et des découvertes de mines firent modifier cet itinéraire.

Par suite des difficultés que semblaient présenter la route de Salisbury au Nyassa et même celle de Salisbury directement au Tanganyika, on chercha un autre tracé. Au même moment les mines de

charbon de Wankie, celles de cuivre de la Kafue furent mises au jour. Aussi, bien que le tronçon Buluwayo-Salisbury fut déjà construit, on n'hésita pas à s'aiguiller dans une autre direction vers les Victoria Falls en passant par les centres houillers de Wankie. Des Victoria Falls où le chemin de fer franchira le Zambèze, le tracé atteindra les districts de la Kafue riche en minéraux de toute sorte et gagnera Abercorn sur le Tanganyika.

Nous étudierons plus loin la possibilité de gagner le lac Victoria soit à travers le Congo Belge, soit à travers l'Est Africain Allemand.

Au Nord de l'Uganda la ligne devait descendre le Nil. Mais il est dès à présent acquis qu'il est inutile d'essayer de construire un chemin de fer le long du magnifique chenal navigable constitué par le fleuve en amont de Khartoum. Dans toute cette partie de la plaine nilotique, le sous-sol est tellement marécageux, que les frais de constructions de l'infrastructure ne répondraient en rien au rendement du transit qu'il est permis d'espérer. Il fallait donc se rejeter plus vers l'Est, mais alors on se heurtait au territoire abyssin.

Le colonel Harrington a résolu le problème en conciliant après quatre ans d'habiles négociations l'esprit de l'empereur Ménélick. Le traité du 15 mai 1902 en donnant aux Anglais le droit de faire courir le rail en territoire éthiopien a tranché la difficulté. Le grand transafricain pourra donc s'établir au pied des grands escarpements des plateaux abyssins et gagner le Nil bleu aux environs

de Roseiras. La concession territoriale obtenue par le même traité aux environs d'Itang, sur le Baro, semble indiquer que le chemin de fer passerait à cet endroit.

Ce point est du reste merveilleusement choisi. Dès que la réalisation de cette section du transafricain sera résolue, le port d'Itang, à l'extrémité du Sobat et du Baro navigables, pourra servir de chantier initial pour les travaux de la voie ferrée vers le Nord et vers le Sud. Il jouerait alors le même rôle que les ports fluviaux des grands fleuves Sibériens pour la construction du transiatique russe. Les concessions territoriales que les Anglais ont accordées à cette occasion, (et ils ne cèdent pas volontiers le terrain qu'ils croient leur appartenir) prouvent combien le grand travail impérial qu'ils ont entrepris leur tient à cœur. « Cette œuvre grandiose du chemin de fer du Cap au Caire importait autrement aux Anglais que la possession de quelques kilomètres carrés de terre en plus ou en moins » (1).

Nous avons dit que pendant une partie de son parcours le Transcontinental devait traverser des territoires étrangers, soit allemands soit congolais. Pour arriver à une solution Cecil Rhodes s'était beaucoup démené. Il était allé tour à tour à Londres, à Bruxelles et à Berlin, et il semble que le résultat de ses voyages n'a pas répondu à ses espérances.

(1) Lieutenant de vaisseau Dyé.

un groupe de capitalistes allemands disposé à appuyer par son concours la politique de propagande de Cecil Rhodes, alors que nul ne songe encore à construire la seule ligne qui nous serait nécessaire et vraiment utile à notre territoire du Protectorat, c'est-à-dire le chemin de fer central de l'Est-Africain reliant l'océan Indien à la région des grands lacs. »

Sans doute la question n'est pas pressante, et les Anglais semblent s'en être désintéressés. Mais la campagne qu'ils mènent actuellement contre le Congo Belge, les discussions à propos de tout et à propos de rien qui s'étalent dans les journaux, la visite que vient de faire en janvier dernier le roi Léopold à l'empereur d'Allemagne, ne sont-ils pas l'indice que les idées anglaises ne sont pas abandonnées et que la solution de la question du trans-africain, occupe toujours les hommes d'Etat de la Grande-Bretagne.

Il ne faut pas se tromper à cette inaction apparente, car comme le disait dans le *Bulletin du Comité de l'Afrique Française*, un écrivain colonial très compétent : « Les Anglais savent admirablement faire marcher sur l'échiquier international une partie de leurs pions, et laisser le reste en repos, sans jamais perdre de vue le rapport utile qu'il y a entre le mouvement des uns et l'immobilité des autres » (1).

A cette ligne centrale du Cap au Caire abouti-

(1) *Bulletin du Comité de l'Afrique française*, avril 1898, article signé R. C.

ront des embranchements perpendiculaires, qui partiront soit de la côte orientale soit de la côte occidentale. Nous avons vu (1) en étudiant l'Angola et le Sud-Ouest Africain allemand les chemins de fer projetés destinés à relier les rives de l'Atlantique au Transcontinental. Nous avons vu également que plusieurs voies ferrées déjà construites ou en construction s'enfonçaient dans le cœur de l'Afrique en partant de Durban, Lourenco-Marquez, Beira, Mombasa et Suakin sur la côte orientale du Continent Noir. De sorte que le projet de Cecil Rhodes une fois exécuté, l'Afrique sera sillonnée du Nord au Sud par un chemin de fer immense, et que de cette « main line » s'échapperait vers l'Est et vers l'Ouest, comme d'une gigantesque échelle de perroquets, des bras de fer qui viendront mourir sur le bord des océans. Suivant une expression originale trouvée dans une revue américaine, l'Afrique sera d'ici quelques années mise sur un gril, fait de rails anglais.

Comme nous l'avons dit au début de cette étude le projet colossal enfanté par Cecil Rhodes a donné lieu à de vives critiques. Les principales ont été les suivantes. Lorsque la ligne sera achevée, dans un avenir plus ou moins rapproché, cette nouvelle voie de communication ne raccourcira en aucune manière la distance entre Londres et Capetown. A présent, il faut quatre à cinq jours par les moyens

(1) *Les Chemins de fer coloniaux en Afrique*, 1^{er} volume.

les plus rapides pour aller de Londres au Caire. (Car Londres est pour l'Anglais moderne ce que le Forum était pour le vieux Romain). Du Caire à Capetown la traversée du Continent ne demandera pas moins de 11 jours. Donc le voyage total exigera quinze ou seize jours, au lieu de 17 à 18 par la mer.

Il n'y aura donc pas une économie de temps assez considérable pour que les voyageurs soient tentés d'emprunter cette voie. Si l'Angleterre et la Russie voulaient s'entendre pour construire un chemin de fer de 500 milles à travers l'Afganistan, la distance effective entre Londres et Bombay serait réduite de plus de moitié. Les Anglais quittant Charing-Cross, arriveraient aux Indes, dix jours plus tard, tandis que par les voies les plus rapides actuellement on doit passer plus de trois semaines en voyage. Rien de pareil n'existe pour le transcontinental africain.

Mais il faut remarquer que tout chemin de fer transcontinental n'est pas destiné à raccourcir les durées de trajet. Le Transibérien, le Transcanadien remplissent il est vrai cette condition, mais ces deux énormes lignes ferrées ont servi non seulement à faciliter les relations mondiales, mais aussi à développer l'intérieur des régions qu'elles traversent. En Sibérie, les abords des voies sont cultivés, et là où naguère les lichens se traînaient misérablement sur le sol, poussent de riches moissons. Le Transafricain sera certainement capable de donner à ces contrées tropicales, baignées par

les rayons du soleil équatorial, un développement au moins analogue.

Sans doute les voyageurs n'iront pas prendre le train pour se rendre du Caire à Capetown, mais ils le prendront pour se rendre à Khartoum, en Abyssinie, dans l'Uganda, au Tanganyika. Pour ces voyages ils gagneront un temps considérable.

Etablir, disait-on, un chemin de fer parallèle à la mer, dans de telles conditions, c'est le vouer à un trafic presque nul. Sans doute pour les relations d'un bout à l'autre de l'Afrique, la voie maritime sera souvent préférée à cause du prix moins élevé ; mais pour le trafic intérieur, pour les transactions au centre du Continent Noir lui-même, que de services un chemin de fer ne rendra-t-il pas. Le Transafricain ne doit pas être considéré comme un chemin de fer transcontinental, mais comme un énorme chemin de fer d'intérêt local. Tout voyageur s'embarquant au Caire, tout colis enregistré dans cette gare, ne sera pas forcément destiné à ne s'arrêter qu'à Capetown. Nier son trafic possible à ce point de vue, ce serait dire que la ligne qui relie Anvers à Lisbonne, par exemple, est vouée à travailler à perte. L'expérience a prouvé le contraire.

On a prétendu aussi que, en cas de guerre, le Transcontinental ne rendrait pas grand service. En effet, l'Angleterre n'aurait aucun intérêt à expédier de ses ports, des troupes au Caire, pour les envoyer ensuite dans le Sud Africain, par chemin de fer ; ce serait plus onéreux et guère plus rapide

que par voie maritime. D'autre part, avec quelle puissance la Grande-Bretagne pourrait-elle avoir des conflits ? Avec l'Allemagne, mais alors son Transafricain serait coupé en deux ? Avec la France, comment concevoir une attaque des Français en Egypte et surtout dans le Sud-Africain ? Avec la Russie ou les Etats-Unis, aucune de ces deux nations n'aurait intérêt à attaquer l'Angleterre en Afrique. Cette critique est on ne peut plus exacte et nous ne voyons pas très bien, à moins d'une rébellion dans le Sud-Africain ou dans l'Egypte, ou d'une conquête dans le Nord de l'Afrique, quel rôle pourrait jouer le Transafricain dans une grande guerre ?

Il sera impossible, avait-on pensé, de trouver une main-d'œuvre suffisante dans ces contrées où la population est très peu dense, et où les ouvriers blancs ne peuvent se livrer à durs travaux. Cette objection n'a plus sa raison d'être à l'heure actuelle, où les terrassements et les gros ouvrages de voies ferrées ont été exécutés soit par des nègres, soit par des asiatiques amenés des Indes ou de Chine.

Sans doute cette main-d'œuvre coûte plus cher, mais son prix n'est pas tellement élevé, puisque les directeurs des mines du Transvaal appellent de tous leurs vœux l'importation des Chinois pour les aider dans leurs exploitations.

Les frais de construction, disait-on encore, seront tellement excessifs, dès que la voie aura pénétré un peu profondément dans le Continent.

Noir, que nul financier sérieux ne voudra confier des capitaux à une telle entreprise. Sans doute, si l'on pensait à commencer le chemin de fer par les deux extrémités sans employer de transversales, il serait très onéreux de transporter des tonnes de rails à 5.000 ou 6.000 kilomètres du point de débarquement, et cependant le Transibérien n'a pas été construit autrement. Mais depuis que les travaux ont été entrepris, plusieurs voies de pénétration ont été établies ; sans compter les lignes qui partent des ports de East-London, Port-Elisabeth, Durban, on trouve déjà la ligne de Beira à Salisbury et celle de Mombasa à Port-Florence. La première de ces voies a facilité la construction du tronçon de Buluwayo au Zambèze.

Du reste, ce qui a toujours coûté le plus cher dans l'établissement des lignes africaines, a été la construction des deux ou trois cents premiers kilomètres à partir de la côte, car c'est dans cette zone que le rail doit escalader les bourrelets montagneux qui forment les assises du grand plateau central.

En comparant les prix de revient kilométrique dans le Natal ou dans la Colonie du Cap, avec celui des chemins de fer de la Rhodesia, on est d'ailleurs frappé par les différences de dépenses, toutes à l'avantage de ce dernier pays.

Nous n'entrerons pas ici dans le détail des sommes déjà absorbées par cette gigantesque voie ferrée, nous en avons suffisamment parlé en faisant la monographie de chaque chemin de fer. Quant

aux constructions futures, il n'est guère possible de l'apprécier d'une façon à peu près précise, puisque, au Sud de Khartoum, l'itinéraire n'est pas encore définitivement choisi, et qu'on ne sait à quelles difficultés on se heurtera en longeant les plateaux abyssins.

Cecil Rhodes estimait la dépense à £ 25.000.000, mais il est fort probable qu'elle sera dépassée. Pour le chemin de fer de l'Uganda, on avait pensé que £ 2.000.000 seraient suffisantes, il en a fallu £ 3.000.000 en plus. On peut s'attendre à de semblables surprises pour le Transafricain, mais sans atteindre toutefois les chiffres fantastiques que les adversaires de Cecil Rhodes alignaient au début. Le crédit de tout le Royaume Uni n'y aurait pas suffi.

Une dernière raison qui semblait s'opposer à la réalisation de ce projet était la faible densité de la population des contrées traversées. Construire des chemins de fer en Europe, en Chine, aux Indes, qui possèdent un nombre respectable d'habitants par kilomètre carré, est une œuvre assurée de couvrir au moins ses frais. Mais dans l'Afrique, où errer à peine quelques tribus de sauvages dans de vastes régions, ce serait jeter son argent en pure perte.

Sans doute le futur Transafricain ne devra pas compter beaucoup sur les recettes de voyageurs indigènes; mais est-ce qu'un chemin de fer jalonné par les mines de diamants de Kimberley, les mines d'or du Mashonaland, les gisements houillers de Wankie, le bassin minéral de la Kafue, les régions

relativement peuplées et civilisées des grands lacs, n'est pas assuré d'avoir un certain trafic. Les recettes du tronçon Sud, le Cap Victoria Falls, le prouvent assez.

D'autre part, pourquoi l'Afrique était-elle si peu habitée ! La traite des nègres en était la cause principale. Maintenant que la locomotive va faire fuir devant son panache de fumée, les vendeurs d'esclaves et les hideux traitants, la population nègre se développera et les nombreux villages dont les débris se reconnaissent encore au milieu de la brousse, se reformeront grâce à la sécurité bienfaisante apportée par le chemin de fer au sein de ces contrées jadis désolées.

Voici en résumé quelques-unes des critiques auxquelles a donné lieu le projet de Cecil Rhodes et les réponses qui ont été faites par ses partisans. Quoiqu'il en soit Cecil Rhodes a fait plus que penser, il a agi et il a laissé à son pays un précieux instrument de domination.

Ce chemin de fer construit par les Anglais à travers tout un continent n'est-il pas fait pour relever aux yeux du monde le prestige du nom britannique.

Ce chemin de fer construit avec du matériel pour la plupart anglais, n'est-il pas fait pour donner du travail à ces milliers d'ouvriers, qui en Angleterre surtout au moment de la crise économique de ces dernières années, seraient morts de faim et de misère. On ne peut se faire une idée du nombre de

travailleurs qui inconsciemment, ont dans les ateliers de la Grande-Bretagne, coopéré à la fabrication du matériel nécessaire à une si vaste entreprise.

Ce chemin de fer aura sur les indigènes un pouvoir de fascination énorme, leur apprendra à craindre et à respecter les Anglais qui l'auront établi. Devant ces machines puissantes qui s'arrêtent, marchent, au gré de la volonté d'un seul homme, trainant tout un convoi derrière elles, les populations nègres dans leur esprit superstitieux donneront à ceux qui les amènent toutes sortes de vertus, toutes sortes de pouvoirs.

Mais ce rêve s'achèvera-t-il complètement. L'Angleterre réussira-t-elle à traverser cette zone étrangère qui coupe le chemin de fer en deux tronçons. L'histoire de demain nous le dira; car demain le rail aura atteint le Tanganyika au Sud et ne sera pas loin d'aboutir au Victoria au Nord? A quelle diplomatie habile la Grande-Bretagne fera-t-elle appel. Quelles compensations donnera-t-elle? Sur quel peuple jettera-t-elle son dévolu. Nous ne pouvons à l'heure actuelle trancher la question! Mais ce qu'il y a de certain, c'est que si l'Angleterre veut faire aboutir le projet, elle y arrivera avec toute la persévérante énergie qu'elle déploie dans ses entreprises coloniales.

Avant tout les Anglais veulent rester maîtres de leur Transafricain. C'est le Gouvernement de la Colonie du Cap qui administre le chemin de fer du Cap aux Victoria Falls, quoique sur une bonne

partie de son parcours, cette ligne soit la propriété de la Rhodesia Railways Company. De même au Nord, la ligne du Soudan appartient et est administrée par le Gouvernement, bien que des tentatives aient été faites par des Compagnies privées pour racheter ces réseaux. Le Transafricain en entier sera une ligne de l'Etat, car l'Etat seul sera à même de résoudre les questions internationales, que pourraient soulever l'exécution de la ligne ou son exploitation.

BIBLIOGRAPHIE

Bulletin du Comité de l'Afrique française.

Questions diplomatiques et coloniales.

Revue de Géographie.

Contemporary Review.

Windsor Magazine.

Munsey's Magazine.

The Engineer.

Railroad Gazette.

Tagliche Rundschau.

CHEMIN DE FER DE SIERRA LEONE

Au début de l'année 1893, le Président de la Chambre de commerce de Liverpool (1) adressait la lettre suivante au marquis de Ripon, secrétaire d'Etat pour les Colonies dans le quatrième ministère Gladstone.

« Le Comité de la section africaine me prie de porter à votre connaissance que ses membres ont discuté pendant longtemps les moyens de développer les ressources commerciales de la Colonie de Sierra Leone et de relier la ville de Freetown, avec « l'Hinterland » de la Colonie et avec les territoires environnants. Après avoir mûrement considéré cette question, ils sont unanimes à conclure qu'il est impossible d'espérer des progrès rapides, en l'absence de chemin de fer.

» Je saisis donc cette occasion de vous exprimer respectueusement notre désir qu'une étude des pays entre Freetown et Jalaba soit officiellement ordonnée en vue de juger de la possibilité de la construction d'un chemin de fer à voie étroite.

(1) Les commerçants de Liverpool ont des relations très fréquentes avec les Colonies de la Côte occidentale d'Afrique.

Nous serions désireux également que vous voulussiez bien conférer avec le Gouvernement de Sierra Leone, afin de savoir si, dans le cas où la construction d'un chemin de fer serait jugée possible et utile, la Colonie s'engagerait à garantir 3 o/o sur les débours nécessaires. »

Nous avons tenu à citer cette lettre presque en entier, car elle contient dans ses grandes lignes le projet de chemin de fer actuellement en cours d'exécution, sauf en ce qui concerne le point terminus qui a été changé pour des raisons que nous indiquerons plus loin.

Après examen de la question et après avoir reconnu la nécessité d'une telle voie de communications dans l'intérêt du développement de la Colonie et du Protectorat, le marquis de Ripon chargea M. Shelford d'étudier la question, d'indiquer l'itinéraire le meilleur et de faire un devis approximatif de la dépense.

Aussitôt, des missions furent envoyées dans la Sierra Leone, les unes se consacrant à l'examen d'une voie d'accès vers les sources du Niger et de ses premiers affluents de gauche, les autres parcourant la région qui mène à la République de Liberia. En effet, il pouvait être très important d'atteindre les sources du grand fleuve africain avant que la France ait songé à exploiter à son profit la contrée si riche du Fouta Djallon. Freetown aurait beaucoup à gagner à servir de débouché au commerce du Soudan méridional. D'un autre côté, une voie ferrée pénétrant jusqu'aux frontières de la

République du Liberia pourrait, le cas échéant, rendre de très grands services. Cet Etat ne semble-t-il pas destiné à être protégé par quelque puissance, pour ne pas dire autre chose.

Le tracé de M. Bradford, un ingénieur civil, fut adopté et à la fin de 1895, les travaux commencèrent sous la direction de cet ingénieur. M. Shel-
fort qui était demeuré à Londres, s'était réservé le soin de commander le matériel, de passer les marchés et de faire les expéditions au fur et à mesure des nécessités de la construction.

La ligne part de la jetée de Freetown et débouche dans la ville en traversant le Waterstreet, où s'élève une gare de voyageurs assez élégante, construite en latérite rouge et en béton de ciment. Elle comprend un vaste hall avec quais d'embarquement pour les passagers et avec toiture doublée à l'intérieur de frises de sapin destinées à atténuer la chaleur. Un peu plus loin, dans la même rue, se trouve la gare des marchandises. Enfin, après avoir franchi le grand viaduc du Nicol-Brook à la sortie Est de la ville, la ligne reçoit un petit embranchement qui dessert la jetée de Fourah-Bay, où débarquait tout le matériel de construction.

De ce point de croisement, où se trouve la gare de Clinetown, qui contient des dépôts et des ateliers, la voie se dirige parallèlement d'abord à la Rokelle, puis à un de ses affluents jusqu'à Sogotown (51 kilomètres) point terminus de la première section.

La partie Ouest de ce parcours a donné beaucoup de mal aux ingénieurs. La presqu'île sur laquelle se trouve Freetown est formée par des montagnes granitiques qui s'abaissent presque brusquement sur la Rokelle. Ces montagnes s'élèvent de 800 à 900 mètres et sur le versant septentrional de nombreux ravins, profondément encaissés se jettent dans la rivière. C'est dans cette région très dure et très coupée que la voie a été établie sur une sorte de replat des montagnes. Aussi, dans les 25 premiers kilomètres on ne compte pas moins de 11 viaducs en acier, dont quelques-uns ont dû être construits en courbe. Les principaux ponts dans cette partie de la ligne sont ceux de Nicol-Brook, Wellington-Brook, Arakou River et Ouankaou River.

Pour ne pas interrompre l'établissement de la voie pendant la construction de ces viaducs, on avait installé un chariot porteur placé sur un câble.

Après la station de Waterloo, la région cesse d'être montagneuse, elle est plate et basse, et sur bien des points du parcours on a été obligé d'établir des remblais pour parer aux inondations fréquentes pendant la saison des pluies.

Par suite des difficultés que nous avons signalées et à cause des révoltes qui eurent lieu en 1898, la première section ne put être ouverte que le 1^{er} mai 1899 (1).

(1) Lors de l'inauguration de cette section par le Gouvernement de la Colonie, le nombre des voyageurs était de 600, sur lesquels 10 seulement étaient blancs. Un wagon

Songo-Town ou Prince Alfred-Town est la dernière ville de la Colonie, plus à l'Est commencent les territoires du Protectorat qui sont du reste rattachés à la Colonie.

A partir de ce point on pouvait se demander quel tracé emprunterait la voie ; se dirigerait-elle sur Bumban et Falaba, ou bien irait-elle par Rotofunk et Bo sur la frontière libérienne. Déjà, depuis quelques années, l'activité des français s'était manifestée dans toute l'Afrique occidentale. Samory avait été expulsé, le Fouta-Djallon était soumis à notre influence, nous occupions Farana, Caliere, et des traités entre la France et l'Angleterre avaient arrêté les limites des frontières. Dans ces conditions une voie de pénétration vers le Nord se buterait vite aux frontières françaises.

Il valait bien mieux, pour le moment, porter ses efforts vers un territoire où une succession serait peut-être bientôt ouverte. Le but primitif qui était de drainer tout le commerce du Soudan vers Freetown fut donc changé.

On peut dire que c'est en partie grâce aux efforts de M. Ballay, alors Gouverneur de la Guinée et à ceux de M. le capitaine Salesses, que cette concur-

était réservé aux Anglo-Saxons. A l'heure du retour, le maire de Freetown, sir Samuel Lexis, le seul nègre qui ait jusqu'à ce jour reçu de la reine un titre nobiliaire et qui est l'homme le plus important de la ville, entra dans le wagon réservé, mais un sous-officier l'en expulsa violemment. Ce sous-officier fut plus tard condamné à 30 shellings d'amende. (*Bulletin du Comité de l'Afrique française*, juin 1899).

rence qui aurait été très préjudiciable à l'essor de notre jeune Colonie, fut écartée. Konakry était fondée et le chemin de fer de cette ville au Niger, devant pénétrer plus avant dans l'intérieur que la voie anglaise arrêtée par la frontière, a rendu celle-ci sans grand intérêt. Ainsi, au lieu de s'avancer vers Falaba, la voie, à partir de Songotown, court parallèlement à la côte.

Dans ces conditions, il fut décidé que le chemin de fer se dirigerait sur Rotofunk. Cette section fut achevée en 1900 (38 kilomètres). Dans un meeting, tenu à Liverpool le 26 février de cette même année, au sujet des voies ferrées en construction ou projetées dans l'Afrique occidentale anglaise, M. Shelford, fils de l'ingénieur consultant attaché au Colonial Office et entrepreneur du chemin de fer de Sierra Leone, étudia très complètement le prolongement Rotofunk-Bo. Il avait parcouru lui-même toute la zone que devait franchir le rail et il avait trouvé un tracé permettant de construire une ligne légère sans grands travaux d'art.

Le projet de cette ligne de 129 kilomètres de long fut approuvé par l'Assemblée et transmis au Colonial Office qui l'accepta. On se remit donc à l'ouvrage et en décembre 1902, la dernière section de Moyamba à Bo était ouverte au trafic. Les Anglais semblent avoir l'intention de pousser plus loin encore vers la frontière libérienne, puisque dans son dernier rapport, le Gouverneur de la Colonie rendait compte que les études préliminaires étaient faites jusqu'à 25 kilomètres

au delà de Bo, et que même le tracé était piqueté.

Depuis que les travaux du chemin de fer ont été commencé, et aussi depuis que Konakry a pris un certain développement, les Gouverneurs se sont efforcés d'outiller Freetown le mieux possible. Le port a été amélioré, des jetées ont été construites, la ville elle-même a reçu de nombreuses améliorations qui la rendent plus habitable par les Européens. Du reste, la population est maintenant de plus de 30.000 âmes, et, rien que dans la banlieue, sur un rayon de 50 kilomètres, on compte près de 200.000 habitants. La question de la défense de Freetown a aussi été envisagée, de petits forts ont été remis en état et les fortifications relevées. Deux casernes établies sur la Tower-Hill et au Mont-Auriol servent de logement aux 800 hommes de la garnison. De grands travaux ont aussi été entrepris pour amener de l'eau potable dans la ville. Plus de £ 30.000 ont été consacrées à cette amélioration depuis 1902.

On a de plus résolu, pour permettre aux Européens de vivre dans de meilleures conditions hygiéniques, à Freetown, de créer tout un nouveau quartier sur les montagnes qui dominent la ville. Pour y accéder, la construction d'un petit chemin de fer de montagne à traction électrique, destiné uniquement aux voyageurs fut décidée en 1902. Au début de 1903, les études et travaux préliminaires étaient terminés et la construction commençait.

Les ingénieurs éprouvèrent, surtout dans les premières années, de grosses difficultés dans la construction de la ligne ferrée. Les Européens pouvaient difficilement travailler sous un climat aussi meurtrier. Les nègres très forts sans doute, mais pas très intelligents, se mettaient avec beaucoup de peine à manier les machines-outils, à rendre des services aux ajusteurs et aux mécaniciens. Toutefois, après bien des efforts, on est parvenu à donner à certains d'entre eux quelques notions élémentaires et la Compagnie possède maintenant de bons ouvriers nègres.

Afin d'éviter les morts et les maladies des employés européens, il fut convenu de renvoyer en Angleterre, pendant un certain temps, et chaque année, la plus grande partie possible de ce personnel. Ces allées et venues étaient très onéreuses et de plus provoquaient des interruptions très fâcheuses dans le service.

Le matériel roulant employé sur le chemin de fer de la Sierra Leone a été étudié par M. Shelford. Exécuté par la Société de fabrication des voitures et wagons de Bristol, il comprend actuellement : 6 locomotives (machines-tenders munis de réservoirs latéraux), 29 voitures à voyageurs et une cinquantaine de wagons à marchandises. Il faut remarquer que les voitures à voyageurs sont munies de para-soleils, d'un double toit et de ventilateurs Torpedo. Les locomotives brûlent du charbon, mais peuvent aussi utiliser le bois. Le com-

bustible n'existe pas dans la Colonie, il faut faire venir la houille d'Angleterre et le prix de revient dépasse 55 fr. la tonne.

Quant au matériel fixe, il est composé de rails Vignole, en acier pesant 15 kilos au mètre courant, fixés sur des traverses d'acier. Le ballast est formé de latérite concassé. Les courbes ne descendent pas, à quelques exceptions près, au-dessous de 200 mètres et la pente maxima a été fixée à 1/60. La voie est à l'écartement de 0 m. 76, soit 2 pieds 6 pouces.

Le personnel blanc employé dans les ateliers est assez considérable, puisque son salaire s'élève à plus de 75.000 fr. par an ; quant au personnel des trains, il est le plus souvent indigène, mais n'étant pas très habitué aux mœurs européennes, et connaissant assez vaguement les consignes, il se néglige souvent et on a beaucoup à se plaindre d'un laisser-aller qui, non seulement, gêne les voyageurs, mais est capable de produire des accidents.

L'exploitation faite en régie est dirigée par un général manager. Les tarifs appliqués sont les suivants : le kilomètre voyageur 0 fr. 135, 0 fr. 076 et 0 fr. 043 respectivement pour les 1^{re}, 2^e et 3^e cl. Quand on prend des billets d'aller et retour, on obtient une réduction de 1/4 sur le prix total de cet aller et retour. Quant aux marchandises, elles sont divisées en deux classes et payent respectivement 0 fr. 55 et 0 fr. 37 la tonne kilométrique.

Sierra Leone étant, comme nous l'avons vu, partagée en deux parties, l'une la Colonie proprement dite, l'autre le Protectorat, il était naturel que les dépenses afférentes aux deux tronçons du chemin de fer desservant ces régions fussent payées différemment. La première section de Freetown à Sogotown fut soldée par un emprunt fait par la Colonie au taux de 3,5 0/0 à la Caisse de la Couronne. Le coût de cette section s'est élevé à environ £ 180.000, c'est-à-dire à plus de 150.000 francs le mille de 1.609 mètres.

Le reste de la ligne a été soldé au compte des dépenses impériales et un emprunt de £ 1.250.000 autorisé par le Parlement, et dont la plus grande partie devait être affectée au chemin de fer, fut contracté en 1902. La section comprise entre Rotofunk et Bo a coûté bien meilleur marché, environ 50.000 fr. le kilomètre, car la voie est établie plus légèrement, les ponts ont été construits à moins de frais; lorsque la ligne commencera à donner des bénéfices, la direction verra à améliorer des ouvrages d'art et la voie elle-même.

Telle qu'il existe actuellement, le chemin de fer de Sierra Leone équilibre à peu de choses près ses dépenses avec ses recettes ainsi que l'indiquent les chiffres suivants :

1901 Recettes £ 17.757	Dépenses £ 18.158
1902 Recettes £ 21.306	Dépenses £ 21.230

Les recettes de la dernière année se décomposent ainsi : £ 12.598 pour les voyageurs, £ 2.407 pour le

marchandises, et £ 6.301 pour le transport du matériel de construction. Comme on le voit, les voyageurs procurent plus de la moitié des recettes. Cela provient de ce que la banlieue de Freetown est particulièrement peuplée et que beaucoup de gens ne résidant pas dans cette ville y viennent pour leurs affaires, surtout le lundi, jour de marché.

Quant aux marchandises, voici ce que dit le Gouverneur de la Colonie à ce sujet : « Dans un pays aussi bien desservi par les cours d'eau, il a été très difficile de persuader aux gens d'envoyer leurs produits par le chemin de fer. Pour y arriver, on a été obligé de réduire autant qu'il était possible les tarifs de transport. Cette façon d'agir a été couronnée de succès et on peut dire que dès à présent, une bonne partie des marchandises destinées à l'exportation empruntent la voie ferrée pour être embarquées à Freetown ».

Plusieurs projets ont été déjà étudiés pour compléter le réseau de Sierra Leone. Pour le moment, il s'agit de pénétrer jusqu'à Liberia, c'est-à-dire de prolonger la ligne de Bo de 120 kilomètres environ. Mais certainement la ligne frontière n'est pas le seul objectif. Au Nord de la forêt si dense qui longe le bord de la mer, vers les sources du fleuve Saint-Paul s'étend une vaste région très riche, assez peuplée, où l'autorité des Libériens est à peine reconnue. N'y aurait-il pas là un but tout indiqué au prolongement de la voie ferrée. Le

Gouvernement de la République de Libéria donnerait sans doute assez volontiers l'autorisation nécessaire pour conduire le rail sur des territoires qu'il gouverne si peu ? Une fois les Anglais entrés, qui sait s'ils en sortiraient.

De Bo, également, il est question de faire une voie qui, descendant vers le S.-O., desservirait la région de Pujehan si fertile en palmiers. Voilà ce qu'en dit M. le capitaine Salesses : « La région dont Pujehan est le centre est la plus riche de toute la côte en amandes de palme ; elle est arrosée par les rivières Bum ou Sewa, Luge et Kwittam ; celles de ces rivières qui viennent au Nord de Pujehan sont très resserrées et très profondes dans leurs hautes vallées ; celles-ci sont ainsi garanties contre les inondations ; au contraire, pendant l'hivernage, la rivière Kwittam, notamment, aux environs de Mina et de Sowara, déborde sur toute la région environnante sur une profondeur considérable principalement vers l'Est. Pendant les pluies entre Bendu et Mina, les indigènes ne circulent qu'au moyen de petits canots. Le Railway développera sûrement les productions de ces contrées en riz et en huile de palme et éteindra les querelles des tribus en leur fournissant des occupations. »

D'après M. Bradfort, le district Sud-Est comprenant le Sherbro et la vallée du Soulima est extrêmement riche en palmistes, bois de charpente et autres produits naturels encore faiblement utilisés ; ce district serait même plus riche que le pays de Lagos qui a été pendant très supérieur jusqu'ici

à Sierra Leone comme chiffre d'exportation : on peut trouver une explication de ce phénomène dans le fait que la Colonie de Sierra Leone n'a que cinq cent mille habitants tandis que la Colonie de Lagos en a plus de cinq millions : les Gouverneurs de Lagos ont fait établir partout des marchés avec routes d'accès qui concentrent la traite en des points déterminés ; ce procédé serait applicable à Sierra Leone à condition d'instituer des centres de traite le long du chemin de fer et de les relier avec les villes principales par de bons chemins ; il y a pléthore de petits habitants à Freetown, et il y aurait avantage à les éparpiller vers l'intérieur du pays.

Enfin, une troisième ligne, qui avait du reste été étudiée lors du commencement des travaux, compléterait le système, la voie de Songotown à Bumban et Falaba aiderait puissamment au développement du Nord de la Colonie ; ce chemin de fer drainant tout le commerce de la région qu'arrosent les cours supérieurs des Scarcies et du Niger pourrait être très productif. Pendant une longue partie de son parcours, il suivrait à peu près la vallée de la Rokelle, et les difficultés d'exécution ne seraient pas très grandes.

Ce réseau constitué ainsi que nous venons de l'expliquer sera capable d'exploiter tous les territoires de la Colonie ; mais il est à craindre que si le commerce se développe, comme on peut l'espérer, le chemin de fer tel qu'il a été construit ne suffira pas au trafic qu'on lui imposera.

En choisissant une voie étroite à écartement de 0 m, 76, M. Shelford appliquait une de ses théories favorites. Cet ingénieur estime que si on ne dispose que d'une certaine somme pour établir une voie ferrée, il y a un grand intérêt à donner à la ligne le plus de longueur possible pour exploiter une surface d'autant plus grande. Si on accepte cette théorie, il faut donc choisir un chemin de fer à voie la plus étroite possible pour réduire la dépense kilométrique. Dans l'application on ne peut descendre au-dessous d'une certaine dimension. De plus il ne faut pas perdre de vue que si la ligne doit répondre à un certain trafic, il faut la construire d'autant plus solidement que l'écartement est plus faible. C'est ce principe que les Belges ont appliqué avec succès à leur chemin de fer congolais. A Sierra Leone, la voie est établie avec trop de légèreté et il est à craindre que d'ici à quelques années, surtout dans le tronçon de Songotown à Freetown, qui aura à canaliser tous les transports, on n'ait de gros travaux de réfection à opérer.

Un autre reproche que l'on a fait aux directeurs du chemin de fer est d'avoir abaissé les tarifs à des prix bien trop bas pour une Colonie. Il est vrai que, comme nous l'avons dit plus haut, il fallait attirer les marchandises au chemin de fer et forcer les indigènes, grâce au bon marché des transports, à confier leurs produits au railway. Mais la limite permise a été peut-être dépassée et lorsque de grosses réfections seront rendues nécessaires, sans doute on regrettera de n'avoir pas, grâce à des ta-

rifs un peu plus élevés, réalisé des recettes plus fortes et par conséquent économisé un petit fond de prévoyance.

Le trafic sans doute ne se serait développé que très lentement, en maintenant des prix plus rémunérateurs, car la ligne court parallèlement à la côte, dans une région où les indigènes font un grand usage des bateaux ; mais ce chemin de fer n'était pas uniquement destiné à développer le commerce de cette partie de la Colonie ; il était destiné aussi à atteindre au plus tôt la frontière du Libéria. Il ne faut pas oublier que cette petite République est, d'après l'expression si juste de M. Auguste Terrier, « l'homme malade de l'Afrique occidentale ». L'empire aurait donc pu, pendant quelques années, supporter le poids de cette dépense impériale. Enfin, des tarifs aussi bas ne conviendront plus à la ligne qui s'enfoncera au Nord et où la concurrence fluviale ne sera plus à craindre.

Quoiqu'il en soit et si on considère seulement le bien-être et le développement de la Colonie, le chemin de fer rendra de grands et réels services. Du reste, Sierra Leone prend, de jour en jour, plus d'importance ainsi que le prouvent les revenus depuis quelques années. Alors qu'en 1891, les revenus atteignaient £. 89.869, en 1897 ils montaient à £. 106.009, et en 1902 à £. 205.765. Ce sont de très jolis résultats, étant donné le chiffre restreint de la population et le peu de moyens de communication que possède la Sierra Leone à l'intérieur.

D'autre part, l'agriculture est trop peu développée et tous les produits exportés poussent pour ainsi dire naturellement et n'ont besoin que d'être récoltés. Aussi dès que les indigènes auront pris goût aux travaux agricoles, le commerce augmentera dans de fortes proportions. C'est à ce moment, dans un avenir relativement proche, que le chemin de fer sera appelé à rendre les plus grands services et sera peut-être insuffisant'.

BIBLIOGRAPHIE

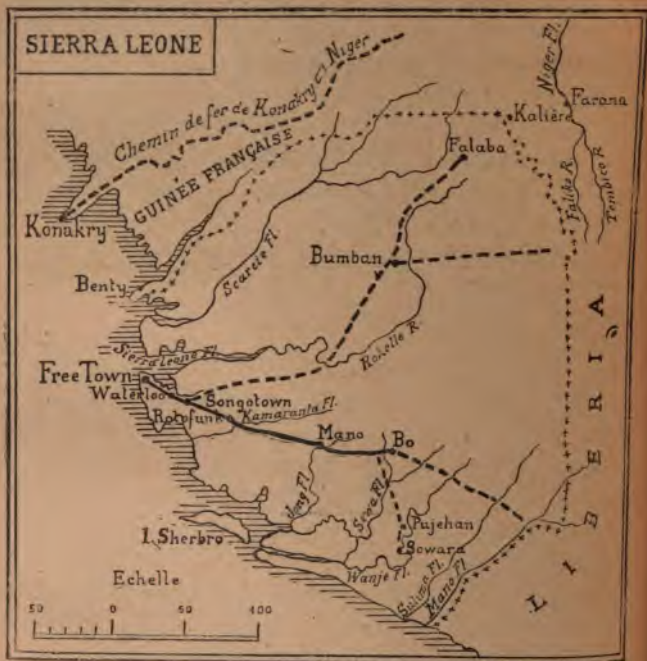
Bulletin du Comité de l'Afrique française.

Questions diplomatiques et coloniales.

Différents numéros du *Times*.

Colonial Reports — Sierra Leone, de 1898 à 1903.

SIERRA LEONE



CHEMIN DE FER DE LA GOLD COAST

(*Côte de l'Or*)

Il y a plusieurs siècles, des navigateurs hardis, venus du Portugal, de la Hollande ou du pays de Gènes, longeaient la côte d'Afrique, s'arrêtant à chaque embouchure de fleuve, à la recherche de ce Pactole, qui, disait la légende, déversait dans l'Océan la poudre d'or et les pépites avec les boues et le limon arrachés aux pays équatoriaux.

C'est ainsi que, toujours hantés par la vision de la fortune, ces pionniers inconscients de la civilisation créaient des comptoirs tout le long des rivages, et s'enrichissaient bien plus par le trafic et le commerce que par l'exploitation de placers, trop souvent hypothétiques. Petit à petit, des centres d'échange s'établirent de la sorte entre l'estuaire du Sénégal et celui du Niger. Les indigènes, attirés par l'éclat apparent des marchandises de pacotille importées par les Européens, venaient de plus en plus nombreux troquer leurs récoltes contre des ustensiles la plupart sans valeur.

A certains points, et principalement à tous les comptoirs établis dans les régions appelées aujour-

d'hui la Gold Coast, la poudre d'or apportée par les indigènes était l'objet de transactions très suivies. Il fut même un temps où, à Elmina, les Portugais exigeaient, avant tout commencement de trafic, une remise de poudre d'or équivalente à 4.000 florins. Puisque les indigènes, avec leurs moyens primitifs d'extraction, parvenaient à tirer de ces contrées une quantité de métal précieux suffisamment considérable, c'est que ce métal devait être assez abondant. Aussi, lorsque, en 1871, les Anglais remplacèrent les Hollandais en leur achetant leurs comptoirs, ils voulurent procéder avec méthode à la recherche et à l'exploitation des richesses minières de leur nouvelle Colonie.

Mais celle-ci devait rester pour eux, pendant longtemps, une terre de douleur. Depuis trente ans, ils se buttent à l'énergie belliqueuse des Ashantis. A chaque instant, une nouvelle révolte interrompt les transactions commerciales. Lorsque l'on croit la paix rétablie par des expéditions coûteuses et pénibles, une nouvelle rébellion vient annuler d'un seul coup les résultats de lourds sacrifices. Et plus l'énergique opiniâtreté des Ashantis mettait des obstacles sur la route des Anglais, plus ceux-ci, ayant mieux appris à connaître la richesse de ces régions, s'entêtaient à les vouloir conquérir. A chaque nouveau progrès de l'influence britannique, à chaque avance des postes dans l'Hinterland, correspondaient des découvertes de gisements miniers qui attirèrent l'attention du monde sur ces contrées. Mais pour rendre ce

mines pratiquement exploitables, pour amener les machines, les pilons, les ingénieurs à travers la forêt épaisse qui borde sur plus de cent kilomètres le rivage de la mer, il était de toute nécessité d'établir une voie ferrée. Celle-ci, du reste, permettrait aussi de réprimer facilement les révoltes futures qui sont toujours à craindre, bien que les Ashantis aient subi en 1900 des échecs sérieux.

Quelle est donc la valeur réelle de cette Colonie? Autant qu'on peut l'apprécier d'après les rapports officiels ou les comptes rendus officieux que nous avons sous les yeux, la Gold Coast présente de jolies perspectives au point de vue industriel et colonial. Mais il faudra du temps pour que le développement corresponde dans une certaine mesure aux sacrifices que les Anglais se sont imposés.

L'agriculture n'existe pour ainsi dire pas et l'indigène n'a pas encore senti la nécessité de mettre en rapport le terrain qui est cependant si fertile. Les seuls produits récoltés sont l'huile et les amandes de palme, le caoutchouc, les noix de kola et le cacao, qui ne nécessitent pratiquement aucun soin. Il est vrai de dire que, depuis quelque temps, et grâce à l'influence bienfaisante de la station botanique d'Aburi, plusieurs plantations de lianes à caoutchouc ont été faites, et les résultats obtenus pourraient être de nature à secouer l'indolence des indigènes. Quant au coton, divers essais ont été tentés, mais jusqu'à présent ils n'ont pas donné ce que l'on en attendait. Les fibres produites sont trop courtes et peu propres à l'industrie textile.

Pour arriver à un développement agricole en rapport avec les ressources de la Colonie, il faudra de longues années de persévérants efforts. D'une part, l'indigène a peu de goût au travail, et tant qu'il ne se sentira pas en sécurité absolue, c'est-à-dire assuré de recueillir les produits de plusieurs années d'efforts, il préférera ne pas se livrer à un ouvrage de longue haleine. Les rébellions, les razias auxquelles il a été soumis pendant plusieurs années lui ont enlevé tout esprit de prévoyance, toute idée d'économie. D'autre part, les mines, le chemin de fer ont attiré et attirent encore par des prix rémunérateurs la main-d'œuvre indigène. Celle-ci est, en effet, très restreinte, car la Côte d'Or est relativement peu peuplée (1.500.000 habitants environ) et les différentes Compagnies ont dû lutter pour se procurer les ouvriers qui leur étaient nécessaires. Pour toutes ces raisons, les nègres se mettent peu à l'agriculture et la Colonie souffrira longtemps de cet état de choses.

Quant aux mines d'or, beaucoup d'appréciations diverses ont été portées sur leur valeur et sur leur importance. Sans vouloir rappeler les exagérations dont elles ont été l'objet, surtout en 1898 et 1899, époque à laquelle les promoteurs intéressés des Compagnies chantaient les louanges de ce nouveau Transvaal, ne faisant du reste que se conformer aux paroles officielles du Ministre des Colonies, M. Chamberlain, il est bon de se souvenir des spéculations insensées dans lesquelles plus d'un capitaliste français a laissé des plumes. Du reste,

peu après, le Gouverneur de la Colonie, et après lui, le même Ministre des Colonies, annonçaient non moins officiellement qu'il fallait en déchanter beaucoup. Entre ces deux courants d'opinions, l'un trop optimiste, l'autre peut-être trop décourageant, on peut trouver la note juste. Il y a de l'or, les mines sont exploitables et continuent à être exploitées avec un certain succès, voilà la vérité.

Du reste, M. S.-J. Speake, qui, en voyageur désintéressé, a parcouru ces régions, peut nous donner une idée exacte de la réalité :

« La région aurifère comprend environ l'ensemble des bassins de trois rivières : la Prah, l'Ankobra et la Tanoé. L'or s'y rencontre presque partout, les indigènes en ont déjà extrait du sol des quantités considérables, avec des moyens primitifs. Il semble résulter des prospections faites jusqu'à ce jour que la richesse en or est très variable pour un même gisement et que l'on doit s'attendre à des surprises. En définitive, on aura un nombre assez important de gisements d'un bon rendement plutôt que quelques gisements de rendement exceptionnel.

Il ne fallait pas songer, lorsque en 1897, on se résolut à construire un chemin de fer, à pouvoir desservir les principaux bassins miniers. La sélection de la voie à établir fut relativement facile. Des trois rivières que nous avons signalées plus haut, seule la Prah, ainsi que son affluent l'Ofin, ne sont pas navigables. Les deux autres sont suivies assez régulièrement par des embarcations, petites il est

vrai, mais qui sont capables d'alimenter un certain trafic. D'un autre côté, le centre minier de Tarkwa et ceux situés plus au Nord, paraissaient devoir être susceptibles d'un grand développement.

Enfin il était bon pour des raisons politiques d'atteindre Kumasi, la capitale des Ashantis où, lors de la dernière rébellion le Gouverneur avait été bloqué.

C'est ainsi que le tracé de Sekondi, Tarkwa, Kumasi fut choisi de préférence à ceux qui auraient pour point de départ, soit Accra, soit Cape Coast Castle. Afin de faciliter l'accès du pont de Sekondi, dangereux à cause de la barre, on y a construit un wharf dans le genre de celui de Kotonou. La ville elle-même s'embellit et prend chaque jour une importance nouvelle. Tout un quartier, constitué par des cases d'indigènes, qui était toujours un foyer d'infection, a été détruit. Des rues larges ont été dessinées sur cet emplacement qui commence à se reconstruire ; une nouvelle ville indigène a été fondée au Sud-Ouest de Sekondi et le Gouvernement de la Colonie y a consacré en 1902, plus de 100.000 fr.

La construction de la voie fut confiée à une entreprise particulière, dirigée par M. R. Knights. Aussitôt l'achèvement des travaux, il était convenu que le chemin de fer serait repris et administré par le Gouvernement de la Colonie. C'est ce qui a eu lieu effectivement à la fin de 1903.

La voie se dirige vers Tarkwa à travers un pays peu difficile en somme, mais qui par suite de nombreux cours d'eau ou ravins, a nécessité une cer-

taines quantités de ponts ou de viaducs. Commencé en février 1898, le chemin de fer n'arrivait à cette ville qu'en avril 1901. Il avait donc fallu plus de 3 ans pour établir 64 kilomètres de rails. Ces retards très préjudiciables au développement minier et surtout à la campagne contre les Ashantis, soulevèrent de grandes et légitimes critiques. Mais dès le début les travaux furent entravés par une série d'événements et de difficultés dont une partie aurait pu être prévue. C'est ainsi que le débarquement du matériel, des machines ne put s'opérer qu'après l'établissement à Sekondi d'un outillage spécial. Puis survinrent les maladies qui frappèrent plusieurs ingénieurs et les firent retourner en Angleterre. Enfin la main-d'œuvre était très rare et le devint d'autant plus qu'au moment de la révolte des Ashantis, une partie des ouvriers se sauva pour combattre, ou pour profiter des péripéties de la lutte. Au lieu de 10.000 travailleurs, qui étaient à peu près indispensables pour mener à bien les travaux, il n'y en avait que 4.000 environ au début de 1901.

Pendant que cette section s'établissait péniblement, et dès que l'autorisation de continuer la voie jusqu'à Kumasi eut été accordée, on se mit à l'œuvre pour lever le tracé de ce nouveau tronçon. Ce fut une tâche très pénible, dans ce pays à peine exploré, sans voies de communications, au milieu de la zone forestière qui s'étend à certains endroits sur plusieurs centaines de kilomètres. 37 ingénieurs et plus de 1.700 travailleurs, ces derniers

occupés à débroussailler et à faire la piste nécessaire, furent employés à ce travail de Tarkwa à Kumasi.

Le 24 décembre 1902, la voie était terminée jusqu'à Obuassi, centre d'action de l'Ashanti Goldfields. Cette ville est située à 124 milles de Sekondi, soit à 200 kilomètres de la côte. Enfin le 1^{er} octobre 1903, le premier train entra dans Kumasi, chef-lieu du pays ashanti, à 180 milles ou 289 kilomètres du port de Sekondi.

Le travail des deux dernières sections de la ligne a été conduit dans de meilleures conditions que celui du premier tronçon. Grâce à une main-d'œuvre plus abondante qui permettait d'utiliser jusqu'à 18.000 ouvriers, on atteignait 100 kilomètres par an, soit à peu près 8 kilomètres par mois. Cette moyenne aurait pu être dépassée, car les difficultés techniques étaient très peu importantes et les travaux d'art peu considérables. Le directeur de l'entreprise, M. R. Knights, aurait pu dans ces conditions plutôt favorables, arriver à un rendement plus considérable. Le seul gros obstacle que l'on avait à surmonter était le débroussaillage, qui dans cette région est particulièrement pénible.

D'après le mode de travail employé dans ces contrées, l'ouvrage était réparti entre un certain nombre d'ateliers, chacun d'eux formé par les membres d'une même tribu ou d'une même famille. La surveillance était difficile et devait être très active, surtout à l'égard des indigènes venus de Lagos qui, bien que très bons terrassiers mon-

trèrent une extrême négligence à accomplir leur tâche.

La ligne, à l'écartement normal anglais de 3 pieds 6 pouces (1 m. 06) est posée sur des traverses en acier. Les rails pèsent 50 livres anglaises au yard, et les traverses 84 livres anglaises. Le poids de ce matériel est un peu léger et il est à craindre que l'on ait à regretter dans un avenir rapproché de n'avoir pas choisi des matériaux plus solides. On devait employer au moins des rails de 60 livres ; cette dépense aurait augmenté un peu les frais de premier établissement, mais aurait diminué dans de fortes proportions sans doute, les réfections ultérieures. Car il ne faut pas oublier que le chemin de fer est appelé à desservir tout d'abord une contrée minière importante, et que les seuls transports exigés pour le développement de l'industrie aurifère, nécessiteront un trafic considérable.

La construction de cette voie ferrée a été relativement onéreuse, et on aurait sans doute pu y employer du matériel plus résistant. D'après le dernier rapport publié par le Gouverneur de la Colonie, voici quel était le compte du chemin de fer le 31 décembre 1902.

Touché d'un emprunt autorisé de £. 103.500, à 3.0/0 : £. 915.481.

Avances obtenues des agents de la couronne par anticipation :

Sur un emprunt ultér. de £. 665.000 : £. 218.001.

Avance faite par la colonie : £. 292.149.

Soit au total : £. 1.245.630.

Depuis cette époque d'autres fonds ont été nécessaires et la somme consacrée au chemin de fer s'est montée en chiffres ronds à £. 1.600.000 ou 40.000.000 francs. En résumé, la dépense kilométrique a été d'environ 140.000 francs ce qui est énorme, étant données les conditions d'établissement de la voie et la qualité du matériel employé. Toute proportion gardée, cette ligne a coûté plus cher que celui de l'Uganda, qui a été établi bien plus rapidement, malgré de réelles et nombreuses difficultés.

Ce chemin de fer a eu dès le principe à satisfaire à beaucoup de demandes. Pendant l'année 1901, alors que la ligne n'était ouverte au trafic que jusqu'à Tarkwa, elle fut appelée à transporter 2.177 tonnes de marchandises. Les recettes se montèrent à £. 13.435 : £. 3.080 pour les voyageurs et à £. 10.355 pour les messageries. En 1902, le nombre de tonnes de marchandises transportées s'élève à 7.895 et les recettes totales à £. 39.438, ainsi réparties £. 8.498 pour les voyageurs et £. 30.940 pour les messageries.

De l'examen de ces chiffres, il ressort deux constatations importantes. Le trafic a presque triplé, bien que le nombre des trains employés aux transports civils aient été forcément limités par suite de la construction de la voie, qui n'a été achevée qu'en octobre 1903. La ligne est donc appelée à avoir un trafic considérable. Elle n'aura pas comme bien d'autres chemins de fer coloniaux, à attendre des

années, que les indigènes viennent lui confier leurs récoltes. En conséquence, il était de toute nécessité d'établir dès le début, la voie dans des conditions telles qu'elle put aussitôt terminée, répondre à une grande capacité de transport. Ce point nous semble avoir été un peu perdu de vue.

En second lieu, si on compare le nombre de tonnes transportées aux recettes perçues de ce chef, on s'aperçoit que celles-ci sont fort élevées, c'est donc que les tarifs sont aussi très élevés. En effet, considérons la période de janvier à novembre 1902, pendant laquelle la ligne n'a été ouverte au trafic que jusqu'à Tarkwa. Il a été transporté en chiffres ronds 6.000 tonnes qui ont rapporté £ 24.000. En admettant même que toutes ces marchandises aient été débarquées à Tarkwa, la tonne reviendrait à £ 4, rien que pour le prix d'un voyage de 64 kilomètres. Et encore ce prix est un minimum, puisque bien du matériel était destiné aux mines situées entre Sekondi et Tarkwa. Nous avons voulu faire cette constatation car, dans les Colonies anglaises en général, les tarifs de transports sont généralement très bas, trop bas même; ici, il y a peut-être exagération du sens inverse.

Du reste, voici un aperçu des prix :

Voyageurs 5 d, 2 d et 1 d par mille respectivement pour les 1^{re}, 2^e et 3^e classes. Marchandises : elles ont été divisées en trois classes : la première (épiceries, vins, bières, ivoire, machines) paye 2 sh 6 par mille, la deuxième 2 sh par mille, la troisième 1 sh 3 d par mille. Les messageries de ces

deux dernières catégories sont détaxées au fur et à mesure que la distance franchie est plus considérable.

Cette question des tarifs a été l'objet de violentes critiques de la part des Compagnies minières, qui trouvent les tarifs appliqués à leurs machines bien trop élevés. Ainsi, lors de la dernière assemblée de la Fanti Corporation, le 21 décembre 1903, M. Percy Tarbrutt a fait ressortir les difficultés que la Compagnie rencontrait par suite de l'élévation du prix de transport. Le chemin de fer de la Gold Coast fait payer, pour la machinerie minière, 2 sh 6 d par tonne (mille), tandis que le tarif du chemin de fer de l'Uganda est de 1 d par tonne mille pour la machinerie. Il faut espérer que le Gouvernement interviendra prochainement, et fera cesser un état de choses si néfaste au développement industriel.

Bien que nous soyons partisans de tarifs relativement élevés, nous pensons que, dans la circonstance actuelle, il y a exagération. En voulant trop gagner sur les entreprises minières, on risque de compromettre leur rapide développement et d'arrêter ainsi un essor plein de promesses. Un changement de catégories de toute une série de marchandises suffirait à faire cesser des réclamations justifiées.

En plus de la ligne principale Sekondi Kum et se raccordant à elle, de petits embranchements destinés à desservir certaines régions minières

été établis par les soins des Compagnies. C'est ainsi que la Wassau et Ashanti Cy, de concert avec différentes sociétés, a étudié et construit un petit tronçon de 18 milles de long, de Tarkwa à la Broomassie Prestea. De ce tronçon, partirait un tramway, de Butabuoy au puits principal de la Broomassie. La propriété de l'Ashanti Sansu est également reliée à Obuassi par un petit embranchement. D'autre part, on a relevé le tracé d'un chemin de fer qui gagnerait le district Princessu, où l'on a découvert des gisements aurifères importants. Naturellement, au fur et à mesure que l'industrie minière se développe, la nécessité d'embranchements perpendiculaires à la ligne principale se fera sentir pour desservir les bassins miniers que la voie Sekondi Tarkwa traverse dans leur largeur.

Avant de terminer cette étude, disons un mot de la petite ligne de 98 kilomètres de long qui mettrait en communication le port d'Accra avec la ville de Kpong sur la Volta. Cette ligne, décidée en principe depuis l'année 1900, n'a pas reçu, à notre connaissance, un commencement d'exécution. Elle serait très importante, car elle relierait le port anglais d'Accra à une partie navigable de la Volta. Beaucoup de produits anglais pourraient ainsi plus facilement pénétrer, en suivant le fleuve jusqu'à Kette Krattyi, au cœur du Togoland. De même les exportations allemandes qui ont tant de peine à parvenir à Lome, pourront atteindre le port anglais

avec plus de facilité. Ce projet, bien que présentant un intérêt secondaire dans le développement général de la Colonie, serait susceptible de donner à cette partie de la Gold Coast un courant d'affaires que les Allemands auraient grand mal sans doute à faire dériver plus tard à leur profit. Il y aura là une lutte intéressante à suivre entre les deux peuples voisins et rivaux, lutte dont le vainqueur sera sans doute celui qui saura le mieux utiliser des voies ferrées rapidement construites.

Comme nous l'avons dit plus haut, la « main line » de la Gold Coast est assurée d'un grand trafic dès le début. Les mines ont besoin de beaucoup de matériel de toute nature, pour s'outiller et devenir payantes. De plus, pour les nombreux ouvriers, il faudra faire venir des vivres, des médicaments, des effets, sans compter ces mille objets auxquels les Européens sont habitués, et dont ils se passent difficilement dès qu'ils voient la possibilité de les obtenir.

Mais en dehors de ce trafic, le chemin de fer aura à satisfaire aux nombreux transports destinés à l'exportation. Si l'on consulte le dernier rapport officiel, on voit qu'en 1902, il a été exporté pour £ 37.475 de noix de kola, pour £ 94.944 de cacao, pour £ 21.896 d'acajou, pour £ 132.059 d'amandes de palme, pour £ 235.211 d'huile de palme et pour £ 88.602 de caoutchouc. Ces chiffres suffisent à prouver que le chemin de fer profitera de ce courant d'affaires considérable, et que ce courant ne

fera qu'augmenter, au fur et à mesure de l'accroissement de la zone des produits exportables.

Du reste, bien que les budgets de la Gold Coast se soient soldés assez souvent par des déficits, déficits provenant de causes indépendantes de la valeur intrinsèque de la Colonie, il est à remarquer que le commerce devient chaque année plus important. Non seulement les importations augmentent par suite des besoins de l'industrie minière, mais les exportations ont aussi une tendance marquée à s'accroître. Maintenant que les Anglais semblent avoir eu raison de l'esprit belliqueux des Ashantis, la sécurité reviendra et permettra un développement rationnel et constant. Après de mauvais jours, la Gold Coast paraît entrer dans une ère prospère, dont le chemin de fer sera le premier à bénéficier.

BIBLIOGRAPHIE

Bulletin du Comité de l'Afrique française.

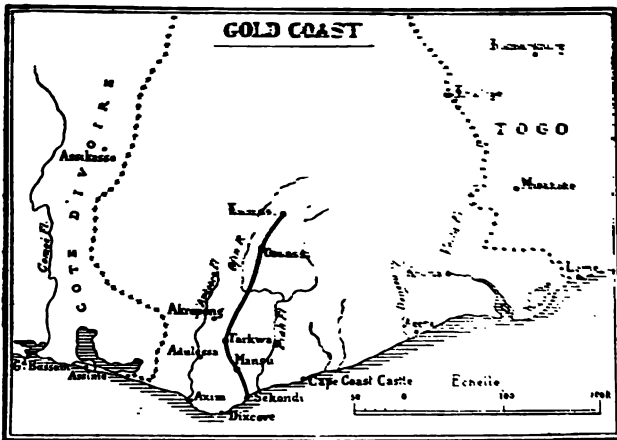
Questions diplomatiques et coloniales.

L'Afrique Minière.

L'Ouest Africain.

The Engineer.

Reports for 1899, 1900, 1902. Gold Coast.



CHEMIN DE FER DU LAGOS

La Colonie anglaise du Lagos est située entre des Colonies françaises, au Nord et à l'Ouest, le golfe de Guinée au Sud, et le Niger Coast Protectorate à l'Est. Bien que son territoire soit relativement restreint, cette contrée est une des possessions les plus intéressantes, non seulement par son histoire et son importance commerciale, mais encore par ses possibilités splendides d'un rapide développement.

Bien qu'occupé dès 1861 par les troupes et les commerçants anglais, Lagos ne fut créé Colonie de la couronne qu'en 1886. Jusqu'à cette époque, ce territoire dépendait de la Gold Coast Colony et était administré d'Accra. Les communications n'étaient possibles que par mer.

La ville de Lagos est bâtie sur une île de 6 kilomètres de long et de près de 2 kilomètres de large. La partie occidentale est très peuplée, puisque déjà en 1898, elle comptait à elle seule plus de 30.000 habitants dont 150 Européens seulement. Le recensement de 1901, donne le chiffre de 39.354 habitants. La portion orientale, bien que marécageuse,

contient quelques huttes et quelques fermes, et il s'y trouve encore bien des bandes de terrains cultivables qui n'ont pas été employées.

Tout autour de l'île de Lagos se rencontre une série d'îlots, qui émergent tout le long de la côte et séparent la terre ferme de la mer. Entre eux se sont formés tout un ensemble de lagunes. Quelques-unes de celles-ci ont plusieurs kilomètres de large avec des profondeurs par endroits de 10 à 12 mètres. D'autres, au contraire, sont étroites, bordées d'épaisses bandes de palétuviers et à peine assez profondes pour livrer passage à une légère barque. Ces canaux naturels sont très employés par la batellerie locale ; une ligne de petits vapeurs fait régulièrement le service entre Lagos et Porto Novo au Dahomey, sans pénétrer en pleine mer. Vers l'Est, en suivant la lagune de Lekki, on peut arriver jusqu'aux territoires du Benin.

La lagune de Lagos dans laquelle se trouve l'île du même nom, est limitée au Nord par la terre ferme et au Sud par l'île de Kuramo (1). C'est près de l'Ouest de ce dernier îlot que se trouve la seule communication importante de toute cette partie de la côte, entre les lagunes et la mer. Autrefois, les vapeurs et même les lourds voiliers passaient à cet endroit, quelle que soit l'heure de la marée. Dans ces dernières années, la barre qui s'étend le long du rivage en face de cette ouverture

(1) L'île de Kuramo est reliée à celle de Lagos par un pont jeté au-dessus du canal appelé Five Cowrie Creek.

a envasé le canal, et maintenant les vaisseaux calant plus de 3^m50 et souvent ceux de plus de 2^m60 ne peuvent réussir à franchir le passage.

La marée ne s'élève ni ne descend à plus de 0,60; mais la profondeur de l'eau au-dessus de la barre, ne dépend pas autant de la marée que des vents qui soufflent soit du Nord, soit du Sud, ou de l'humidité et de la sécheresse de la vallée de l'Ogun. A chaque saison pluvieuse, l'Ogun et les autres fleuves côtiers entraînent dans leurs eaux toute espèce de plantes, de branches d'arbres, et beaucoup de vase qui viennent se déposer soit dans les lagunes, soit dans la mer à hauteur de la barre. Aussi l'accès de Lagos devient-il de plus en plus difficile, d'autant plus que la profondeur de l'eau dans la lagune, même au niveau des quais, diminue de jour en jour par suite de l'habitude qu'ont les indigènes de jeter toutes leurs ordures à cet endroit.

Malgré toutes ces difficultés apportées à un échange de relations intensives avec d'autres pays, le commerce de la Colonie est prospère. D'après les rapports officiels, le nombre des vaisseaux déchargés à Lagos, était en 1898, de 479 avec 412.274 tonnes; il est monté en 1902, à 535 avec 563.518 tonnes. Il est à remarquer aussi que les Allemands ont beaucoup développé leur commerce avec cette Colonie, car en 1902, la Woermann Linie envoya 223 bateaux à Lagos, tandis qu'en 1901, elle n'en avait expédié que 124.

La Colonie du Lagos est assez peuplée pour une région africaine, puisque le dernier recensement en

1901, accusait 1.388.847 habitants, dont 308 Européens seulement. Du reste, plusieurs centres comme Lagos, Abeokuta, Ibadan, Ilorin ont des populations variant de 30.000 à 150.000 âmes.

La plupart des indigènes sont, ou plutôt étaient, des agriculteurs. Autrefois au Lagos et, particulièrement dans les environs d'Abeokuta et dans l'Yoruba, il se faisait un grand commerce de coton. C'est ainsi qu'en 1869, il fut exporté à peu près 2.000.000 francs de coton. Puis devant la concurrence américaine, devant l'impossibilité de faire parvenir à la côte les produits récoltés dans l'intérieur, dans des conditions peu onéreuses, la culture périclita et, en 1879, l'exportation tombait à 10.000 francs. Le café subit les mêmes vicissitudes. Aussi, les indigènes découragés ne cultivèrent plus que pour leur propre usage.

Tous les efforts tendent en ce moment à redonner partout le goût des cultures anciennement prospères et qui ont de grandes chances de réussir, par suite des facilités de communication plus grandes. Les différents professeurs qui ont étudié la région s'accordent à dire qu'elle est apte à produire un coton aussi bon que celui exporté d'Amérique, et que peu de contrées de l'Ouest Africain, présentent des conditions plus favorables à la culture de cette plante.

Afin d'être mieux à même de diriger les efforts de chacun, le curateur de la Colonie, M. Forster, fut envoyé aux Indes et en Egypte, pour se rendre

compte des différents procédés de culture employés dans ces pays. Il a rapporté de ce voyage des graines, des plantes, qui sont l'objet de tous ses soins au jardin botanique de Oloke Meji. On peut compter que d'ici quelques années, les filatures de la Grande-Bretagne seront en partie approvisionnées par le coton récolté au Lagos.

Les palmiers sont déjà et seront surtout d'un bon rapport pour la Colonie. Le cacao, le caoutchouc donnent aussi des résultats satisfaisants. Quant aux minéraux, il n'en est guère question jusqu'à présent ; la pierre se trouve même difficilement, et il a fallu les faire venir des environs de Aro, c'est-à-dire de près de 100 kilomètres quand il s'est agi de construire les rues de Lagos.

Le mouvement commercial de la Colonie est assez important puisqu'il se chiffrait en 1902, par £. 930.745 aux importations et par £. 1.259.683 aux exportations. Du reste, les recettes budgétaires prouvent un état satisfaisant dans le développement de la Colonie.

De £. 177.421 en 1897, elles sont passées à £. 257.124 en 1902, d'après le dernier rapport officiel. Ces chiffres, ces renseignements semblent indiquer que dans cette région un chemin de fer serait le bienvenu, car il rendrait des services à une nombreuse population, et développerait les relations extérieures qui, faute de moyens de communication faciles, avaient pour ainsi dire complètement cessées depuis 1875.

Dès que Lagos forma une Colonie indépendante, c'est-à-dire dès 1861, la question de l'établissement d'un chemin de fer fut soulevée. Pendant quelques années les études languirent, les propositions étaient faiblement appuyées. Les Européens qui habitaient la Colonie, soit par apathie, soit par raison d'économie, s'opposaient à la création des voies ferrées. De plus, les indigènes et surtout les membres influents de la ville d'Abeokuta (175.000 habitants) refusaient énergiquement au chemin de fer le droit de pénétrer sur leurs territoires. Cet état dura jusqu'en 1894. Cependant il avait été convenu, surtout à l'instigation des Chambres de commerce de Liverpool et de Manchester, que la question valait la peine d'être étudiée. M. Shelford avait été chargé d'une mission à ce sujet par les agents de la Couronne pour les Colonies.

Ibadan, avec sa population de 200.000 âmes, est la ville la plus importante de l'arrière-pays du Lagos. Il était évident que quel que soit l'itinéraire choisi, ce centre devrait être desservi soit directement, soit par un embranchement. Les produits de cette ville étaient généralement portés à dos d'hommes à Ikorodu, Ejerin et Epe, d'où des commissionnaires les expédiaient à Lagos par petits bateaux. Aussi, bien des commerçants pensaient que le chemin de fer ne pourrait partir que d'un de ces points.

Si cette idée avait abouti, on aurait été obligé de ne pas passer par Abeokuta qui est la deuxième ville de la Colonie. Il est vrai qu'une grande partie

du trafic de cette localité se fait en descendant le cours de l'Ogun, qui n'est cependant navigable, pour des bateaux un peu importants, qu'un mois au début et un mois à la fin de la saison des pluies. En d'autres saisons le trafic se fait à l'aide de porteurs jusqu'à Ebute Metta. Le voyage demande cinq jours quoique la distance ne soit que de 100 kilomètres.

Il est probable aussi que pour des raisons politiques le Gouvernement désirait que le trafic passât par Abeokuta, en vue du prolongement éventuel vers le Nord.

Le choix d'un emplacement pour la gare terminus ne fut pas sans donner à M. Shelford beaucoup de peine. Une station de chemin de fer à laquelle les habitants de Lagos ne pourraient accéder que par bateaux, ne leur serait pas d'une grande utilité ; d'un autre côté, il eut été préjudiciable au commerce futur, que la gare du chemin de fer fut trop éloignée du Wharf en eau profonde, où non seulement les bateaux déchargeurs, mais encore les steamers pourraient avoir accès, si la barre venait à être en partie réduite.

Entre l'île de Lagos et le continent se trouvait un îlot appelé Iddo. On décida d'y établir le terminus du chemin de fer et de le réunir par deux ponts à Ebute Metta et à Lagos. La construction de ces ponts fut commencée avant que celle du chemin de fer n'ait été autorisée. On les nomma, en souvenir du dernier Gouverneur, Sir Gilbert Carter et du député, Gouverneur-capitaine Denton, les ponts Carter et Denton.

Au début ils n'étaient que des ponts de route. Lorsque M. Sheldorf eut choisi l'île d'Iddo comme emplacement de la gare terminus, il résolut de doubler la largeur du pont Denton pour en consacrer la moitié au chemin de fer. Il a 305 mètres de long. Le pont Carter est analogue et une ligne de tramway de Lagos à Iddo y passe. On y a établi deux grands passages de 18 mètres de large pour permettre aux steamers d'entrer dans la lagune. Il a une longueur de 730 mètres. Le pont Denton aboutit au village d'Ebute Metta. Il eût été impossible de construire la gare terminus en cet endroit, car la lagune n'est pas assez profonde, pour que les steamers puissent y accéder. Il n'y a même pas toujours assez d'eau pour les bateaux transbordeurs.

D'un autre côté, si la ligne avait été prolongée jusqu'à Lagos, la dépense aurait été très grande. Non seulement on aurait été obligé de construire un pont de chemin de fer de 730 mètres de long, mais il aurait fallu encore exproprier des terrains dans la partie la plus habitée et la plus peuplée. Peut-être dans l'avenir en arrivera-t-on à reprendre cette solution ; mais M. Shelford, dont nous avons plus haut indiqué les idées sur les constructions de voies ferrées coloniales (1), estimait à juste titre que le Gouvernement devait dépenser l'argent du chemin de fer plutôt en poussant la ligne le plus loin possible, dans l'intérieur, qu'en créant ce ter-

(1) Voir le chemin de fer de Sierra-Leone.

minus très onéreux, et d'une utilité contestable pour le présent.

En 1895, le Ministre des Colonies autorisa la construction du chemin de fer d'abord jusqu'à Otta, puis jusqu'à Abeokuta. La première de ces deux villes, compte un peu plus de 4.000 habitants, elle est située dans un district très fertile et on y a établi un jardin botanique. C'est là qu'aboutit le chemin d'Illaro, centre important de la région occidentale de la Colonie près de la frontière du Dahomey.

Une des plus grandes difficultés que l'on eut à surmonter jusqu'à Otta fut de trouver le ballast nécessaire à la voie. A partir de ce point et surtout aux environs d'Arigbajo on pénétra dans une région rocheuse à fleur de terre qui donna le ballast nécessaire, il est vrai, mais augmenta la durée des travaux de terrassements. Jusqu'à Abeokuta les pentes atteignirent parfois $1/50$, mais restaient en général au-dessous de $1/100$.

D'Abeokuta à Ibadan (105 kil.) l'itinéraire choisi ne présentait pas de très grosses difficultés pratiques, bien qu'il traversât une région rude et coupée. Le principal obstacle était le manque d'eau. Le point le plus élevé de la ligne dans cette section atteint 340 m. au-dessus du niveau de la mer. Tous les efforts des ingénieurs étaient dirigés vers la réduction des travaux à leur minimum ; car en dehors des difficultés techniques, la construction de cette section devait se heurter à la rareté d'une main-d'œuvre habile, au manque d'eau, à la forêt épaisse et à la présence presque continue d'un sol rocheux.

Comme nous venons de le dire la question de la main-d'œuvre est une de celles qui dans les pays neufs présente les plus grandes difficultés. Au Lagos, les travailleurs pouvaient être rangés en trois catégories. Ceux provenant de la Gold Coast, de la Kroo Coast, et de l'intérieur du Yoruba. Presque tous les charpentiers et ajusteurs venaient de la Gold Coast et en général d'Accra. Les boys du Kroo, dont le territoire longe la frontière libérienne exécutent tous les gros travaux le long des côtes de l'Afrique occidentale. Ils sont des bateliers accomplis portant pendant tout un jour de lourds fardeaux, mais ne maniant pas volontiers la pelle ni la pioche. Aussi les terrassements étaient-ils généralement exécutés par les indigènes de l'intérieur, qui semblent meilleurs terrassiers que les hommes même de l'Europe méridionale. Mais ils s'efforcent de faire le minimum d'ouvrage dans le maximum de temps, et bien que payé 1 shilling (1 fr. 25) par jour, leur emploi revient cher. Chaque atelier doit avoir un surveillant de sa nationalité, et ces surveillants doivent être à leur tour étroitement observés par un inspecteur européen. Le personnel employé au chemin de fer comprenait en moyenne 2.000 indigènes et 47 européens, dont deux docteurs.

Quant au prix de revient, il s'est monté à environ £1.000.000 soit 25.000.000 francs pour une ligne de 124 milles ou 198 kil. 1/2. Mais dans cette somme sont comprises différentes dépenses touchant plus

ou moins au chemin de fer. C'est ainsi que le tramway de Lagos à Iddo, les deux ponts de Lagos à Iddo et de Iddo au continent ont été payés sur cet emprunt. Déduction faite de ces derniers travaux, le kilomètre est revenu à environ 115.000 fr. matériel compris.

Il faut signaler de plus un petit embranchement de 3 kilomètres qui va de Aro jusqu'à la ceinture extérieure de la ville d'Abeokuta : le chemin de fer passant à côté de cette grosse agglomération sans y pénétrer. Cet embranchement traverse l'Ogun sur un pont (1) à l'endroit appelé Aro Wharf et met ainsi en relation directe Abeokuta et Lagos.

Le montant de la charge annuelle, au compte de la dette publique se monte en ce qui concerne le chemin de fer à £ 51.730.

Toutes les marchandises, non compris les produits agricoles sont divisés pour le transport en trois classes. Les tarifs pour chacune de ces trois catégories sont les suivants :

1^{re} classe : 9 décimes par tonne et par mille.

2^e classe : 6 décimes par tonne et par mille.

3^e classe : 3 décimes par tonne et par mille.

Un rabais de 7 1/2 0/0 est accordé à tout expéditeur d'au moins dix tonnes et un rabais de 10 0/0

(1) Ce pont est en acier. Il comprend trois travées de 33 mètres, trois de 20 mètres et une de 10 mètres. Il fut construit en Angleterre en deux mois et demi.

est accordé à tout expéditeur d'au moins 15 tonnes.

Quant aux tarifs de voyageurs ils sont relativement bas. Si l'on songe au petit nombre d'Européens qui habitent la Colonie, on se rend facilement compte que seuls les indigènes se servent du chemin de fer, et comme ils prennent à la grande majorité les troisièmes classes, les recettes se ressentent de ce manque de voyageurs aimant le confortable. Le prix en troisième n'est que de 0.05 par mille. En 1902, sur 81.255 passagers, 97 0/0 prirent des troisièmes.

Le matériel et le personnel laissaient, surtout au début, beaucoup à désirer. Les locomotives trop peu puissantes avaient peine à faire gravir au train les pentes, cependant douces, de la ligne. La régularité faisait totalement défaut dans l'horaire des trains, et un évêque missionnaire, M. Tugwel écrivait à ce sujet, il y a trois ans : « Il est indispensable que le mécanicien soit un homme de ressources. Pauvre malheureux ! Sans l'aide qu'il trouve dans la docilité de sa machine, son existence deviendrait bientôt insupportable. Il remplit à la fois toutes les fonctions ; il doit veiller à tout, aux gardes-barrières, aux serre-freins, aux chefs de gare ; il doit songer aux voyageurs, aux roues, aux essieux, à l'amarrage des wagons. Mais où son sort devient vraiment digne de pitié, c'est lorsque le train rencontre une femme du pays qui a sans doute égaré son ticket, tranquillement assise sur la voie, avec

tout son bagage, ses calebasses autour d'elle. Comme elle refuse de parler ou de bouger de place, il faut que le mécanicien parle ; il appelle le chef de gare, le serre-frein, commence une enquête, reçoit les dépositions et rend sur le champ son arrêt. Pendant ce temps les autres voyageurs s'impatientent et la chaudière de la locomotive menace de faire explosion » .

Ce tableau n'est plus tout à fait conforme à la réalité, les indigènes ont fait petit à petit leur éducation en tant que voyageurs en chemin de fer, le personnel a pris de l'expérience, et six nouvelles machines plus puissantes ont permis de donner à la marche des trains plus de sécurité et de régularité.

Bien que pendant les premiers temps le chemin de fer n'ait pas donné des résultats très satisfaisants, les recettes de l'année 1902, le dernier exercice dont on connaisse les chiffres officiels, ont prouvé la vitalité du chemin de fer. Elles sont montées pour le premier semestre à £. 20.104 et pour le second à £. 23.207, permettant de couvrir les frais d'exploitation. Il a été transporté dans cette année 81.255 voyageurs, et 35.959 tonnes de marchandises. Les produits destinés à l'exportation sont montés à 64 0/0 de ce dernier chiffre. Quant aux marchandises importées et confiées au chemin de fer elles ne sont arrivées qu'à 13 0/0 du même total.

Ce dernier résultat doit être considéré avec soin,

car il prouve le développement rapide du pays, qui livre à l'étranger beaucoup plus de marchandises qu'il n'en reçoit. Il est vrai que l'année 1902, a été exceptionnellement favorable. Elle arrivait à la suite de périodes très mauvaises pendant lesquelles le commerce avait beaucoup périclité. Par suite du ralentissement des affaires, bien des produits étaient restés en souffrance et se sont écoulés à la première bonne occasion.

Un résultat bien inattendu dans un pays si peu civilisé dû à l'attraction du chemin de fer a été la dépopulation des campagnes, au profit des grandes agglomérations. Beaucoup d'indigènes attirés par l'appât d'un gain assuré, avec peu de travail, et qui avaient été plus ou moins mêlés à l'établissement de la voie ferrée, sont venus s'installer aux grandes stations. A ces points, grâce au chemin de fer les transactions devinrent plus actives, il était plus aisé d'y trouver un travail rémunérateur et ainsi petit à petit l'exode continue au grand détrimement de l'agriculture.

En dehors des critiques que nous avons exprimées en parlant du personnel et surtout du matériel qui, avec le prix de la construction aurait pu être meilleur, il est un mal dont la ligne de Lagos souffrira toujours, c'est son point de départ. Admettons même que dans un avenir plus ou moins rapproché, on fasse parvenir la voie ferrée à Lagos même ; il n'en restera pas moins vrai qu'à moins de travaux qui nécessiteraient des dépenses que la

Colonie est incapable de supporter, il sera toujours nécessaire de transborder les marchandises des steamers au quai de débarquement.

La barre qui obstrue l'entrée de la lagune devient au dire des hommes experts de plus en plus mauvaise. Souvent les passagers sont obligés de se servir des bateaux de sauvetage pour atterrir. Quant aux marchandises elles ne peuvent quelquefois être débarquées qu'après plusieurs jours d'attente. On avait bien songé à draguer le chenal, mais cette opération présenterait de grosses difficultés, car le temps pendant lequel la mer est basse est très court ; puis ce serait sans cesse à recommencer. Pour le moment on se contente de perfectionner le port d'Iddo. Des travaux ont été entrepris pour donner plus de fond à la lagune et augmenter les quais de débarquement. Une somme de £ 50.000 a été consacrée à ces différents ouvrages.

Un autre point sur lequel il est bon de fixer son attention, c'est la modicité des tarifs de transport. Nous avons déjà en parlant du chemin de fer de Sierra Leone examiné la question. Ici, le cas se présente de la même façon. L'idée d'abaisser du jour au lendemain les tarifs de 1 fr. 25 à 0.10 est très bonne sans doute, le développement de la Colonie peut en profiter jusqu'à un certain point. Mais n'y a-t-il pas là un abus ?

Si un pays est doté d'un instrument fort onéreux, il faut autant que possible que cet instrument une fois construit ne coûte plus à ce pays, qu'il

paye au plus vite les intérêts de son prix de premier établissement et qu'aussi il économise pour s'améliorer petit à petit. Si un chemin de fer peut dès les premières années non seulement répondre par ses recettes à ces desiderata, mais encore gagner un excédent, celui-ci peut être employé utilement à d'autres travaux d'intérêt public, qui aideront bien autrement au développement général, qu'une réduction exagérée de tarifs.

Les expéditeurs préfèrent toujours confier leurs marchandises au chemin de fer, même au prix de 0.60 la tonne kilométrique par exemple, que d'employer l'ancien portage qui leur revenait à 1 fr. 25. Si l'on veut favoriser certaines cultures, certains produits, on est toujours libre de créer des tarifs de faveur.

D'autre part il est à craindre, en abaissant tout d'un coup les prix de transport dans une trop forte proportion, que les indigènes généralement insouciants faisant plus de bénéfices en exportant moins de produits, perdent l'habitude d'un travail continu autrefois nécessaire à leur existence et se livrent à leur deux penchants favoris, la paresse et l'ivrognerie. L'amour du bien-être qui force les gens à dépenser davantage et qui aussi les oblige à travailler pour acquérir ce qui leur paraît indispensable, ne s'infuse que petit à petit dans des peuplades sauvages. Il y a là une mesure à observer, dans ces contrées surtout où l'ouvrier indigène est tout, puisque seul il est capable de cultiver la terre et d'en récolter les produits.

Différents projets ont été étudiés en vue de prolonger la ligne Lagos Ibadan. Déjà en 1898, M. Shelford dans une conférence faite à Liverpool avait demandé que le chemin de fer gagnât le Niger en passant par Ilorin. D'un autre côté Sir Mac Gregor, le Gouverneur de la Colonie qui a fort à cœur de voir la locomotive atteindre le grand fleuve de l'Ouest-Africain, prononçait à Lagos à la fin de 1901, un grand discours où il faisait ressortir la nécessité de faire aboutir au plus vite le projet. Ce qu'il y a de plus curieux c'est que comme principal argument il agitait le spectre de notre Transsaharien qui mettrait disait-il la Nigeria et le Lagos à la porte de notre Algérie. D'après lui non seulement le Niger devait être atteint, mais le Gouvernement britannique aurait le devoir de pousser le rail jusqu'à Kano. Ce serait une dépense impériale au premier chef.

Certainement les projets de Sir Mac Gregor sont bons, mais la nécessité de nous devancer dans la région du Tchad ne se fait pas sentir d'une façon pressante. Du reste le Gouvernement est resté sourd à cet appel, car si l'Angleterre dépense beaucoup pour ses chemins de fer Sud-Africains, elle ne construit de voies ferrées qu'à bon escient et avec un sentiment très grand des nécessités politiques ou commerciales.

Les adversaires du projet de la ligne Ibadan Ilorin, Jebba, Kano, disent que le port de Lagos n'est pas susceptible de servir de débouché à une ligne de cette envergure. Si l'on devait atteindre

la région du Tchad, ne vaudrait-il pas mieux partir de Old Calabar, qui, à peu de frais est susceptible de devenir un débouché très commode. De plus, les distances de Lagos et de Old Calabar à Kano, sont respectivement de 850 et de 950 kilomètres, il y a donc tout intérêt à choisir le second itinéraire. Puis Kano a perdu beaucoup de son ancienne importance, ce n'est plus guère qu'un gros village, qui a surtout une valeur politique.

D'un autre côté si la voie traverse le Niger, il est certain que la plupart des marchandises emprunteront la voie fluviale plus économique au lieu de venir à Lagos. Cette dernière considération peut avoir son importance, mais n'est pas pour faire avorter le projet. Admettons même que dans la seule Colonie du Lagos, tous les produits de la région d'Ilorin se dirigent sur Jebba. Il n'en reste pas moins vrai que le chemin de fer profitera du transport entre ces deux villes. Au Sud d'Ilorin les expéditeurs auront avantage à emprunter la voie ferrée, d'Ibadan à Lagos. Pousser le chemin de fer jusqu'au Niger est donc une solution qui semble s'imposer (1), le conduire jusqu'à Kano, surtout en faisant miroiter le projet du Transsaharien, est une idée un peu téméraire et qui ne répond pas pour le moment à un but commercial ou politique précis.

Il est aussi question de gagner le Yoruba et la partie septentrionale de la Colonie. La ligne se di-

(1) Les études préliminaires de cette voie ont été déjà faites, et une somme de 5.036 liv. st. a été dépensée à cet effet, sur le budget de 1902.

rigerait d'Ibadan sur Iseyn et Ilesha. La première de ces deux villes compte 50.000 habitants et est, pour la plupart des tribus de cette région, le lieu de naissance de leurs dieux. Bien que moins riche que le pays exploité par le chemin de fer existant, cette contrée renferme cependant beaucoup de ressources qui ne feraient que se développer au contact de la voie ferrée. On pourrait donc y faire passer une ligne légère, construite à moins de frais que la ligne principale, comme celle établie dans la Sierra Leone vers la frontière libérienne.

Quoiqu'il en soit le chemin de fer Lagos-Ibadan rend déjà de grands services à la Colonie. Grâce à lui, ce pays un des plus peuplés de l'Afrique, se développe avec rapidité et comme le dit Sir Mac Gregor dans son dernier rapport : « Déjà beaucoup de comptoirs importants ont établi des succursales à Abeokuta et Ibadan, et il n'y a aucun doute que le chemin de fer ne devienne à brève échéance un facteur important dans le commerce futur de la Colonie. Généralement les prix réalisés cette année sur presque tous les produits exportés, ont donné des bénéfices plus grands que par le passé. Il y a là un signe évident de prospérité croissante et un gage assuré pour l'avenir ».

BIBLIOGRAPHIE

Bulletin du Comité de l'Afrique française.

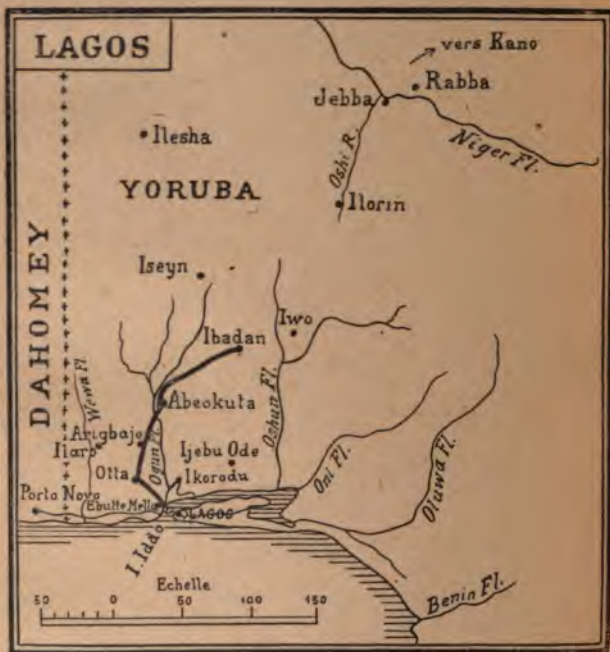
Revue de Géographie.

The Engineer.

The Lagos Weekly Record.

Colonial Reports-Lagos, 1898 à 1902.





**Chemins de fer
de l'État Indépendant du Congo**



CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT INDÉPENDANT DU CONGO

Le Congo belge ou plutôt l'Etat Indépendant du Congo, est cet énorme territoire formé de presque tout le bassin du Congo, du grand fleuve africain, qui depuis des siècles présidait majestueusement, sans être troublé, aux destinées du cœur du Continent noir. La barrière de rochers et les seuils de granit qui encombrant son embouchure et que ses eaux érrodaient avec une énergie sans cesse renouvelée sans pouvoir les abattre, offrait le plus solide obstacle à la pénétration humaine. Il semblait donc que pendant de longues années encore toute cette vaste région resterait fermée à l'expansion de notre race.

Mais voici qu'un Souverain, celui d'un des Etats Européens les moins puissants en apparence, a compris le rôle que ces territoires pourraient jouer dans la destinée économique de son peuple ; malgré les autres nations, malgré son peuple lui-même, sacrifiant tous ses biens personnels à la grande idée humanitaire et utile qu'il avait conçue, il a fondé l'Etat Indépendant.

S'il est un pays d'Europe qui doit essayer d'atteindre à l'extérieur des débouchés sérieux, n'est-ce pas la Belgique. N'est-elle pas en effet très peuplée, très travailleuse, très économe ? Son expansion au delà des frontières voisines, ne menaçait-elle pas de s'arrêter. Chaque nation développant de plus en plus son commerce et son industrie se protégeait par des droits douaniers considérables. De plus en plus resserré, l'essor économique de la Belgique aurait périclité, s'il ne lui était offert un autre débouché. Mais parler des colonies au peuple belge aurait été courir à un échec certain. Libéraux et catholiques auraient, pour la première fois peut-être, uni leurs efforts pour combattre l'idée royale.

Le Roi, alors, comprenant la nécessité urgente de donner à la Belgique une grande colonie, et convaincu que ses sujets ne pourraient être décidés à faire le nécessaire, conçut l'idée très noble, très généreuse, digne en un mot d'un grand roi, de leur donner cette colonie malgré eux. Prenant pour lui seul toute la responsabilité, tous les risques, toutes les vicissitudes d'une entreprise si hardie, il a donné là, une grande preuve de dévouement aux Belges et une rare perspicacité dans l'avenir réservé à son peuple.

A ce moment, il n'était question en Europe que de la lutte contre l'esclavage. Le roi Léopold se mit à la tête de la campagne. Et ainsi en quelque sorte avec l'appui moral des grandes puissances, qui n'avaient pas deviné son projet, sans demander à la Belgique ni un sou, ni un soldat, il a suivi

le plan qu'il s'était tracé avec une audace, une habileté et un sang-froid merveilleux. Maintenant l'œuvre est en bonne voie ; elle a réussi puisqu'elle a suscité des envieux.

Stanley revenait de ses glorieuses expéditions, c'est sur lui que le roi Léopold jeta son dévolu. Au nom de la Société d'études du Haut-Congo, l'explorateur africain repartit vers le Continent noir en 1878, pour y fonder les premières stations et commencer les travaux indispensables à l'aménagement futur de ces vastes régions. Avec l'ardeur qu'on lui connaissait, Stanley se mit à l'œuvre, pénétra les forêts, franchit les cataractes et conduisit à force d'énergie, des vapeurs jusque dans les biefs navigables. Mais bien qu'il ait accompli en quelques mois « un travail de géant avec des moyens de pygmées » selon l'expression de M. de Brazza, il revint trouver le souverain belge et lui déclara froidement que sans un chemin de fer, il ne donnerait pas deux sous du Congo.

Ainsi donc ce bassin de 18.000 kilomètres de voies navigables, de 4 millions de kilomètres carrés, où habite une population d'au moins 30 millions d'habitants, devenait à jamais fermé et inutilisable s'il n'était complété par un chemin de fer de 400 kilomètres seulement. On pouvait bien y parvenir, mais au prix de quelles fatigues, de quelles dépenses ! Deux routes permettaient d'atteindre le Stanley Pool, cette sorte de point initial de toutes les pénétrations à l'intérieur. L'une partant de Loango relativement facile, mais très longue et sur

laquelle une Société française avait eu une vague intention de placer une voie ferrée, l'autre que nous étudierons plus loin et que suit à peu près le chemin de fer. Mais cette dernière était particulièrement difficile, s'enroulant au flanc de rochers brûlants, se perdant au milieu de ravins aux rives escarpées, faite en quelque sorte des débris humains, qui jalonnèrent cette voie d'exportation d'esclaves.

Le roi Léopold se rendit compte de la nécessité de ce chemin de fer. Avec la perspicacité qui le caractérise, avec le sang-froid qui ne lui fit jamais défaut, comprenant qu'à tout prix il fallait jeter le rail au milieu de ce chaos de rochers, il s'y consacra tout entier sans autre pensée que de servir la cause de l'humanité et celle de son peuple.

Mais alors commença une ère de difficultés qu'on ne pouvait même soupçonner. Les premiers kilomètres donnèrent une peine inouïe. Les millions s'y engouffrèrent et avec eux, les vies de milliers d'ouvriers. Tout autre que le roi Léopold eut reculé devant l'effort presque surhumain que nécessitait l'entreprise, mais confiant dans le lendemain radieux que lui promettait l'avenir, il soutint son idée malgré tout et malgré tous. Et l'avenir lui donna raison.

Il fut aidé dans sa tâche par un homme remarquable dont le nom restera gravé dans les annales du monde colonial. Le colonel Thys, que rien ne semblait prédestiné aux travaux dont il assumait plus tard la direction et la responsabilité, est un

de ces officiers qui, servi par les ciconstances, peuvent mettre en lumière les qualités latentes qui sommeillent en eux, attendant l'occasion favorable de paraître. N'étant pas appelé à lutter dans les rangs des armées européennes, il combattit pour son roi et son pays, la nature et les hommes. Il entra courageusement dans la lice, et quand le dernier rail fut posé, il put jeter un regard sur le grand fleuve africain et contempler sa victoire avec un légitime orgueil.

Nous possédons en France des hommes de cette trempe et de cette valeur qui contribuent, dans la mesure des ressources mises à leur disposition, au développement de nos colonies. Mais ils n'ont malheureusement pas pour les soutenir les cassettes royales et la volonté d'un seul appliquée à un but unique. Le Capitaine Salesses, qui fut délégué par le Gouvernement, à l'inauguration du chemin de fer du Congo, est de ce nombre. Bien que ses moyens d'action soient moins puissants, car notre domaine colonial est immense, et nos ressources limitées, il a résolu plus d'un problème difficile, au grand bénéfice des colonies où il a été envoyé.

Le Colonel Thys se mit donc résolument à l'œuvre, d'abord en Europe. Les Anglais, toujours à l'affût des bonnes affaires, voulaient prendre à leur compte l'entreprise. Les négociations avaient même été poussées très loin en 1885 et si des prétentions d'ordre politique n'étaient pas venues se mêler à celles d'ordre financier, le traité était conclu. La Société anglaise exigeait le droit exclusif

de maintenir l'ordre, il y avait là un danger menaçant la souveraineté du jeune Etat indépendant, et le roi refusa à juste titre de signer. Du reste l'Angleterre avait déjà voulu, en 1884, contrecarrer les projets du souverain de la Belgique, et si Bismark n'était pas entré en scène pour imposer sa volonté à la Grande-Bretagne, c'en était fait de l'Etat Indépendant, alors appelé l'Association internationale.

A ce moment, il n'y avait peut-être dans toute la Belgique, que deux hommes qui crussent au succès de l'entreprise: le Roi et le capitaine Thys. Celui-ci se jeta corps et âme dans la lutte. Il fallait trouver des capitaux et comme la confiance ne régnait pas, ce n'était pas aisé. Après une série de conférences remarquables, il parvint à constituer une Société d'Etudes, au capital de 1.250.000 francs avec l'appui des noms les plus connus de la Belgique. Et quand on eut recueilli par la suite la somme de 25.000.000 de francs qui paraissait suffisante pour l'établissement du chemin de fer, les travaux commencèrent.

Après 17 mois d'études, la mission qui avait été envoyée au Congo conclut à la possibilité et à la nécessité d'une voie ferrée entre Matadi et le Stanley Pool. Le point de départ, bien que difficile à organiser, fut choisi à cause de sa proximité de l'obstacle qu'il fallait franchir et de la nécessité de limiter les dépenses au strict minimum.

Puis plus bas, à quelques kilomètres, l'Angola portugais commençait, et il ne pouvait être question

d'emprunter à un pays étranger l'emplacement d'un organe si important de la voie future. Cet emplacement presque obligé ne répondait en aucune façon aux commodités réclamées par l'installation d'une gare terminus.

La ville de Matadi est construite à flanc de rocher; on a été obligé, par le pic et par la mine, de créer des plate-formes étroites pour y construire les habitations. Le wharf où les bateaux accostent (1), après la terrible traversée du creux du Diable, est situé au débouché d'un petit ravin marécageux qui contourne un énorme promontoire de rocher. C'est dans ce ravin comblé par des débris arrachés au seuil de granit que la gare et ses dépendances ont été édifiées. Pour caser les bureaux, il a fallu écreter une arête rocheuse qui sépare ce ravin d'un second situé un peu plus loin. C'est dans ce dernier que le personnel indigène a élu domicile. « Aujourd'hui sur la montagne rongée et sapée de toutes parts, qui garde encore ses plus fortes verrues, une ville s'étage dominant la plate-forme d'arrivée de la voie (2) ». Ainsi dès le début, il fallait faire violence à la nature et entrer en lutte avec un de ses obstacles passifs les plus sérieux: le rocher.

(1) Matadi possède deux jetées de 75 mètres de longueur et un certain nombre de chalands de 50 et de 100 tonnes. Sa puissance de développement est d'environ 600 tonnes par jour. Il est, de plus, question de réunir les extrémités de ces deux jetées par une troisième qui aurait 250 mètres de longueur. Il y aurait alors près de 400 mètres de quais.

(2) Pierre Mille, *Bulletin du Comité de l'Afrique française*, septembre 1898.

En quittant Matadi, la voie s'enfonce dans la fameuse tranchée quia donné tant de peine et qui a coûté tant de vies humaines. Par suite de la réverbération du soleil, on y constate parfois 95° de chaleur ; la nuit, la température y redescend à 8 ou 10° seulement. On y gèle alors. Dans cette tranchée, on eut pour la première fois à lutter contre les grands bancs de quartz blancs d'une dureté extraordinaire, et qui donnèrent un moment l'illusion qu'on allait y découvrir du minerai aurifère. Sur l'autre flanc du promontoire, la ligne débouche sur le ravin Léopold très profond et aux pentes escarpées. Ne voulant pas franchir cet obstacle près de son confluent avec le Congo, à cause de sa largeur et de la dépense qu'aurait occasionnée un pont trop long, on a conduit le rail plus en amont jusqu'à un étranglement du torrent. On était tellement à l'étroit que les courbes descendent à 50 mètres de rayon, car la ligne devait, après la traversée, redescendre le long de l'autre rive. Ce mauvais pas franchi, un obstacle nouveau surgit : c'est le promontoire rocheux très élevé qui tombe à pic vers l'Est sur le M'Pozo. La voie le contourne en longeant le Congo dont les eaux se débattent dans une gorge profonde, à 80 mètres en dessous du rail. Pas un arbre, pas une herbe, le roc rouge, stérile, assistant depuis des siècles aux convulsions du grand fleuve.

La vallée du M'Pozo dépassée, la ligne escalade les pentes vertigineuses du massif de Pallaballa, au milieu d'un cahos de montagnes arides, en dé-

crivant des lacets tellement rapprochés, que c'est à peine si la montée est de quelques mètres après des zigzags de plusieurs kilomètres de long. C'est ainsi que, après un parcours de 20 kilomètres, la ligne a gravi près de 250 mètres.

Le plateau qui succède est aride et désert, bien que de chaque anfractuosité où un peu de terre végétale a pu se concentrer, s'échappent quelques arbustes assez vigoureux.

Cette première section jusqu'à Kenge donna, comme nous l'avons dit, une peine infinie aux ingénieurs. Commencée au mois de mars 1890, sous la direction de l'ingénieur Charmann, elle ne fut inaugurée qu'à la fin de 1893. Sur 7.000 hommes de couleur employés depuis l'ouverture des travaux, 2.000 restaient seulement. Les autres étaient morts ou avaient déserté les chantiers. Dans les pays de recrutement, il devenait impossible de trouver des ouvriers, personne ne voulait plus s'engager pour ces terribles travaux, où, disaient les noirs, chaque traverse cachait un tombeau. On fut forcé de s'adresser à l'Amérique et à l'Asie, mais les nouveaux venus ne furent pas plus résistants.

De plus, des 25.000.000 du capital, 19 étaient déjà dépensés, et il restait 350 kilomètres à construire.

Mais tous ces obstacles n'étaient pas faits pour décourager le colonel Thys « ce grand remueur de rochers, d'hommes et de capitaux ». Plus la nature, les maladies s'acharnaient à réduire son œuvre à

néant, plus il déployait de zèle et d'énergie. La lutte l'enivrait sans lui faire perdre son sang-froid. Au début de 1894, il ne restait qu'un peu plus de 2.000.000. Émettre des actions était impossible, demander une subvention au Parlement belge eut été folie. On hypothéqua la ligne pour 5.000.000. Car il fallait avant tout ne pas cesser le travail. En Belgique, les adversaires du chemin de fer se réunissaient pour montrer l'impossibilité de l'œuvre entreprise. Mais malgré une opposition acharnée et grâce à l'appui du Roi, le Gouvernement, avant de prendre une résolution définitive pour ou contre le projet, décida d'envoyer une commission pour examiner l'état des travaux.

Lorsqu'à la fin de 1895, cette commission, composée de trois ingénieurs et du géologue Cornet revint d'Afrique, elle rédigea un rapport favorable. Non seulement le chemin de fer était exécutable, mais elle concluait qu'il serait achevé au plus tard en 1900. La situation s'était en effet bien améliorée. Les 80 premiers kilomètres étaient en pleine exploitation, et les bénéfices qu'on en retirait déjà permettaient d'entrevoir l'avenir d'un regard moins sombre. Plus de 4.000 hommes travaillaient aux chantiers, ou faisaient le tracé. Des ponts provisoires étaient installés en attendant que le matériel des ponts définitifs en acier soit arrivé. Un nouveau mode de répartition des ateliers avait été adopté et donnait de bons résultats. Bref, sous l'impulsion énergique du directeur, les travaux avançaient rapidement et les grosses difficultés du

début n'étaient plus à prévoir. Malgré cet état favorable qui avait donné toute satisfaction à la commission d'étude, le Parlement se montra fort opposé à la continuation des travaux. Le Roi fut obligé d'intervenir en sous-main. Mais les adversaires se montraient irréductibles, et ce ne fut qu'en posant la question de confiance que le vote fut enlevé à une majorité de 6 voix seulement. A la suite de ce vote, un emprunt de 10.000.000 de francs garanti 3 o/o fut autorisé. Au milieu de l'année 1896, la section de Matadi à Tumba fut inaugurée. C'était la fin des épreuves.

La voie, à partir de Tumba, traverse une contrée encore rocheuse et cahotique, mais moins désolée cependant que la région où se déroule le rail pendant les 200 premiers kilomètres. Le fond des vallées sert généralement de lit à des cours d'eau sur le bord desquels pousse une végétation relativement abondante. On avait espéré trouver dans les arbres qui y croissent, des matériaux en quantité suffisante pour faire les traverses. Mais M. Diderichs, après une exploration minutieuse, dut renoncer à se servir des arbres qui sont disséminés sur de grandes étendues et dont l'exploitation aurait été très coûteuse. Près de Congola se trouve le dernier obstacle sérieux, la rivière Inkissi. Pour la traverser, on établit un pont de 100 mètres de long. Un peu après le passage de cette rivière, le rail atteint la cote 760 mètres, c'est le point le plus élevé de la ligne. On redescend alors dans la vallée de la Lukaya, dont les bords verdoyants et

ombres contrastent avec l'aridité des seuils de rochers qui viennent d'être franchis. Enfin, le chemin de fer arrive à Dolo, sur le Stanley Pool et continue sur Kinshassa et Leopoldville en suivant les bords du lac.

C'est à Dolo que se fait le plus grand trafic. Il y existe en effet un joli port abrité et situé assez loin du commencement des rapides, pour qu'un bateau mal amarré ne soit pas entraîné par le courant rapide. A Leopoldville, le fait s'était produit, et un bateau pris par le remous, avait été précipité sur les rochers avec sa cargaison et son équipage.

Ce fut en 1898, le 16 mars, que le chemin de fer fut terminé. L'inauguration eut lieu quelques mois plus tard avec l'éclat que l'on sait. Plusieurs nations européennes avaient envoyé des représentants à cette fête qui marquait un triomphe de la civilisation, et le succès d'un souverain habile, tenace et prévoyant ? Le colonel Thys eut sa part des succès bien mérités, et c'est avec une légitime fierté qu'il vit le monde entier applaudir à la réussite de ses efforts persistants. Au cours de ces neuf années, l'œuvre dont il avait assumé la haute direction avait été l'objet d'attaques violentes, et, malgré tout, il avait persévéré et avait triomphé à force d'énergie. Il convient de louer aussi les deux directeurs adjoints MM. Espanet et Goffin qui eurent à lutter avec le sol ingrat et qui secondèrent, avec un dévouement digne d'éloges, le colonel Thys. Aussi, en récompense de leur zèle, les actionnaires réunis

en assemblée générale le 18 janvier 1899, firent à ces ingénieurs de larges gratifications. Quant au colonel Thys qui, pendant toute la durée des travaux, n'avait voulu recevoir que 9.000 fr. par an, parce que, disait-il, la Compagnie courait trop de risques et avait besoin de tous ses capitaux, les actionnaires lui votèrent une indemnité spéciale de 2 0/0 sur le solde disponible après différents paiements.

Ainsi le chemin de fer avait mis 9 ans pour atteindre le Stanley Pool. Voici la marche des travaux :

En 1893, la voie arrivait au kilomètre...	28
En 1894,	62
En 1895,	104
En 1896,	195
En 1897,	291
En 1898,	388

Comme on peut en juger par ce tableau, le travail fut très lent au début, mais dès que les obstacles furent surmontés, les ingénieurs parvinrent à atteindre une bonne moyenne, près de 10 kilomètres par mois dans les derniers temps. Puis, plus on avançait, plus on acquérait l'expérience. Expérience du terrain, expérience des ouvriers, expérience du climat. Il y avait là toute une éducation à faire et qui ne pouvait être acquise qu'après un certain nombre d'années.

La question ouvrière a été, surtout dans les débuts, une des plus ardues à résoudre. Les premiers

ouvriers noirs racolés sur place étaient assez peu nombreux et ne purent résister à ces travaux pénibles sous un soleil brûlant. L'importation de Chinois et de Barbades ne réussit pas davantage. On fit appel alors à nos Sénégalais qui sont des ouvriers très endurants et très laborieux. Afin d'éviter la mortalité effrayante qui avait décimé les premiers contingents, on prit des mesures hygiéniques qui diminuèrent les pertes dans de fortes proportions.

Pour donner au travail plus de rapidité, on substitua le paiement à la journée au salaire à la tâche. Chaque atelier devait fournir une certaine besogne, exécuter un remblai, un déblai, en tout ou en partie et, lorsque tout était terminé, l'atelier recevait la somme convenue. De la sorte, l'ouvrage était vite et bien fait et les travailleurs recevaient d'assez gros salaires. C'est ainsi que d'après une enquête faite par un des invités de l'inauguration, pas mal d'ouvriers gagnaient 8, 10 et même 12 fr. par jour, sans compter les vivres qu'ils touchaient en nature et que beaucoup revendaient aux indigènes ou échangeaient contre des fruits et des légumes.

D'ailleurs, beaucoup de Sénégalais sont venus à leurs frais, attirés par les récits que leur avaient faits des camarades revenant du Congo avec certaines économies. Les ouvriers les plus intelligents et les plus adroits parvenaient à avoir des situations plus élevées et plus lucratives que celles des simples terrassiers. Des chauffeurs, des mécaniciens, des chefs d'ateliers ont été choisis dans cette

catégorie et y réussissent très bien. A certains moments, surtout à la fin, il y avait plus de 8.000 ouvriers occupés à la construction.

Comme la question économie était un facteur important dans la réussite de l'affaire, et que, de plus, les difficultés dues au terrain étaient très considérables, on choisit la voie de 0^m75 qui est peu onéreuse et se plie bien aux exigences d'une construction délicate. Les rails pèsent 21 kg. 5, sauf dans les fortes courbes où on a mis des rails plus lourds de 28 kilogrammes. Quant aux traverses, la plupart en acier, elles sont du type Ponsard et Boyenval et pèsent 23 kilogrammes. On en a placé tous les 0^m80. Le prix de ces traverses rendues à Anvers se monte de 165 à 175 francs la tonne, tandis qu'en France elles coûtent 60 francs plus cher. Les traverses en bois qui avaient été employées au début étaient soit dévorées par les fourmis blanches, soit rapidement desséchées par le soleil. Elles prenaient feu alors comme de l'amadou, ce qui occasionna bien des ennuis aux ingénieurs. Ainsi que nous l'avons vu, les rayons de courbure minima sont de 50 à 60 mètres et les pentes arrivent à 45 millimètres.

Evidemment une ligne établie dans ces conditions, bien que solide, ne paraît pas devoir répondre à un trafic commercial très considérable, mais il fallait que le chemin de fer aboutisse le plus rapidement possible au Stanley Pool, quel que soit le

tracé et le profil. Dans les instructions données aux ingénieurs chargés des études primitives, le colonel Thys s'exprimait ainsi : « Aucune dépense de premier établissement ne devra être faite en vue de diminuer le coût de l'exploitation. Plus tard, grâce au premier chemin de fer construit, le tracé pourra être modifié et amélioré, des travaux sérieux pourront être entrepris pour le rectifier, pour diminuer les dépenses d'exploitation et permettre l'abaissement des tarifs ». Cette notion a réussi jusqu'à un certain point, car il est évident qu'il fallait atteindre Dolo au plus vite. Mais elle ne serait pas applicable partout. Si l'on avait eu affaire, comme dans bien d'autres cas en Afrique, à un trafic relativement restreint, il aurait fallu adopter des tarifs bien plus bas et la ligne aurait végété pendant de longues années, par suite des déficiences du tracé et du profil. Le colonel Thys a compris qu'au Congo il n'avait pas de concurrence à craindre, le chemin de fer était appelé à avoir un trafic important dès le début, aussi pouvait-il établir des tarifs draconiens, tout en étant certain que la ligne ne chômerait pas.

Mais l'exécution de cette idée a peut-être été poussée trop loin. La solution adoptée par exemple pour la traversée du ravin Léopold, manque non seulement d'élégance, mais elle est détestable au point de vue de l'exploitation. Presque à la sortie de la gare de Matadi, elle produit un très mauvais effet. Aussi la réfection de cette partie de la voie a-t-elle été décidée et exécutée. Quant à la montée

de Pallaballa, qui est sans doute élégante, elle est, au dire du colonel Thys, lui-même, une incessante préoccupation. En adoptant un tunnel, on se serait soustrait aux grosses difficultés que l'on ressent actuellement. De plus, le ballastage avait été par trop souvent négligé et bien vite on fut forcé de remédier à ce grave inconvénient.

Aussi, par suite de toutes ces améliorations, de tous ces perfectionnements faits après coup, le compte de premier établissement qui, lors de l'achèvement des travaux, se montait à environ 60 millions, est monté au 30 juin 1903 à 81 millions. Il est vrai que dans ce chiffre se trouvent compris les achats de bateaux destinés à faire le commerce du Stanley Pool au Haut-Congo. Ces observations nous paraissent nécessaires, non pas que nous ayons l'intention de critiquer une œuvre si habilement conduite dans son ensemble, mais pour mettre en garde d'autres ingénieurs qui auraient à résoudre un problème analogue, dans un pays où les conditions commerciales seraient différentes, contre une conception de construction qui pourrait amener bien des déboires.

Le chemin de fer du Congo de Matadi au Stanley Pool, malgré le faible écartement de sa voie, est un de ceux qui, dans l'Afrique, a coûté le plus cher. En prenant comme chiffre de dépense, celui indiqué en 1898, c'est-à-dire au moment de l'achèvement des travaux, on arrive à une moyenne kilométrique de 155.000 francs, ce qui est très considéra-

ble étant donné que le prix du kilomètre, dans la dernière partie du parcours, ne dépassait guère 87.000. D'un autre côté, si on examine les dépenses de premier établissement faites depuis la fin des travaux, on arrive à une moyenne kilométrique de 190.000 francs, non compris naturellement les dépenses faites au compte de la flottille et des établissements et ameublements d'Europe.

Pour couvrir les frais énormes de l'entreprise, on eut recours aux combinaisons financières suivantes : Le capital action, qui au début avait été jugé suffisant, devait se monter à 25.000.000, dont deux cinquièmes furent pris par l'Etat belge à 3 1/2 0/0 d'intérêt et les trois autres cinquièmes représentés par des actions 7 1/2 0/0 de 500 francs remboursables à 1.000 francs, furent souscrites par des Sociétés financières ou des particuliers. Mais ce capital s'éleva bientôt à 30.000.000 de francs, répartis entre l'Etat et les souscripteurs dans les mêmes proportions, soit 12 et 18 millions. De plus, il était créé 4.800 parts de fondateurs (dont 1.100 à l'état belge), qui devaient recevoir 40 0/0 des bénéfices après paiement des coupons des actions ordinaires et des actions de capital, et après certaines réserves et certains amortissements.

Quant au capital obligations, son émission fut autorisée après le retour de la commission d'études. Il comprend un emprunt de 20.000 obligations 3 0/0 à 500 fr., un deuxième de 50.000 obligations 4 1/2 0/0, 1^{re} série à 500 francs, un troisième de 20.000 obligations 4 0/0 à 500 francs, et enfin un

dernier de 14.000 obligations 4 1/2 0/0, 2^e série à 500 francs.

De sorte qu'à l'heure actuelle, la dette de la Compagnie du chemin de fer du Congo se monte à 82 millions. Chaque kilomètre, puisque la ligne a 400 kilomètres, représente donc une dépense d'environ 200.000 francs, ce qui est un chiffre très important.

Heureusement, dès le début de l'exploitation, les résultats parurent répondre à de si grands sacrifices. C'est ainsi que dès 1896, la section de la ligne ouverte au trafic, rapportait 21.000 francs par kilomètre. Grâce à des tarifs très élevés, trop élevés même, les bénéfices furent très importants dans les premières années. Ils se montèrent :

Pour l'exercice 1898-1899, à 10.108.541 fr. 09
dont 8.160.873 fr. 25 pour la montée ;

Pour l'exercice 1899-1900, à 13.182.800 fr. 84,
dont 10.484.984 fr. 24 pour la montée ;

Pour l'exercice 1900-1901, à 12.940.029 fr. 86,
dont 9.593.132 fr. 76 pour la montée ;

Pour l'exercice 1901-1902, à 11.169.509 fr. 32,
dont 7.933.548 fr. 60 pour la montée ;

Pour l'exercice 1902-1903, à 9.053 755 fr. 65,
dont 5.872.176 fr. 52 pour la montée.

Il est à remarquer que si les bénéfices ont diminué sensiblement pendant le dernier exercice, cette perte est due à l'application de nouveaux tarifs décidés en vertu de l'art. 4 de la convention du 12 novembre 1901.

Jusqu'à cette époque, en effet, les prix étaient très élevés. C'est ainsi que le billet de Matadi au Stanley Pool était de 500 francs pour les blancs et de 50 francs pour les noirs.

Quant aux marchandises, on avait pris pour base à la montée l'ancien prix du portage qui s'élevait à 1.000 francs la tonne jusqu'au Stanley Pool. On avait pensé, puisqu'aucune concurrence n'était à craindre, que l'économie de temps et d'ouvriers ferait préférer la voie ferrée elle-même à prix égal.

Pour la descente, le principe ci-dessus n'a été appliqué que pour l'ivoire, auparavant transporté à dos d'hommes. Les autres produits sont admis en suivant les règles ci-après. Un droit fixe de 75 francs par 400 kilog., plus 10 0/0 de la valeur en Europe. Ainsi une marchandise valant 1.000 fr. en France, payera $75 + 100 = 175$ francs.

Cependant ces tarifs très onéreux à la montée recevaient certaines modifications dues à la nécessité de développer le commerce et l'industrie au Congo. C'est ainsi qu'on réduisait de 50 0/0 les prix de transport du sel, du riz, de tout le matériel des bateaux à vapeur, d'instruments aratoires, d'engins industriels, et du matériel des chemins de fer.

Cette différence de tarifs à la montée et à la descente a produit de bons résultats, puisque le pour cent des recettes à la descente par rapport aux recettes totales est passé de 18 0/0 en 1898 à 29 0/0 en 1902. Quoi qu'il en soit, ces tarifs presque exorbitants ont été réduits dans de fortes propor-

tions à la suite de la convention précitée. Nous ne pouvons entrer ici dans les différentes clauses qui ont été acceptées et ont commencé à entrer en vigueur ?

Qu'il nous suffise de dire qu'il a été créé trois tarifs spéciaux établis sur les principes suivants : Favoriser la construction des chemins de fer qui réuniront le Congo aux grands lacs, ou permettront de faire transiter les marchandises dans les régions où le fleuve est encombré par des cataractes. Beaucoup de matériaux ou de produits nécessaires au développement industriel et commercial bénéficieront de mesures de faveurs. Enfin, jusqu'ici, les seuls produits africains qui pouvaient supporter les tarifs anciens, à la descente, étaient l'ivoire et le caoutchouc. Il en résultait que tant que les transports à la descente n'avaient pas atteint en importance les transports à la montée, un certain nombre de wagons devaient redescendre à vide. On a donc pensé à les utiliser pour les autres produits, en leur accordant un prix légèrement supérieur à celui de la dépense kilométrique réelle. De la sorte, les arachides, le cacao et quantité d'autres marchandises pourront être exportées en Europe.

L'abaissement des tarifs ainsi compris était une nécessité urgente et il est à penser qu'elle produira non seulement un excellent effet sur le développement intérieur de l'Etat Indépendant, mais encore sur le trafic du chemin de fer. Sans doute les recettes seront moins considérables ; il faudra aux chemins de fer plus de matériel et plus de person-

nel pour répondre à l'essor du Congo. Peut-être alors, bien que la ligne soit susceptible d'une grande capacité de transport, trouvera-t-on que par suite de sa voie trop étroite, elle ne répond plus aux nécessités de l'heure présente.

Les dépenses d'exploitation ont été bien réduites depuis deux ans, sans doute à cause des améliorations faites à la voie et à son tracé. Ainsi, alors qu'en 1898, elles se sont montées à 4.065.578 fr. 54, en 1902, elles n'arrivaient qu'à 3.417.824 fr. 02, soit une réduction de plus de 600.000 francs, qui est due presque exclusivement au chapitre : voies, travaux, routes et bâtiments. De 13.962 francs, la dépense kilométrique est descendue à 12.902 francs. Afin de diminuer les frais d'exploitation, la ligne qui était scindée en quatre sections, a été fractionnée dernièrement en trois sections seulement. A cet effet, on a installé une station centrale à Zoma Congo, destinée à remplacer les stations provisoires de Tumba et de Madimba. Le coût de l'installation nouvelle sera amplement compensé par la diminution des frais d'exploitation.

Le mouvement des voyageurs et des marchandises a varié depuis l'ouverture de la ligne dans les proportions suivantes : Le chiffre des voyageurs de 1^{re} classe est resté à peu près le même, celui des voyageurs de seconde classe a presque doublé. Quant aux marchandises, elles sont passées à la montée de 9.345 tonnes à 11.480 et à la descente de 3.418 à 7.035 tonnes.

L'ensemble de ces renseignements prouve un développement du commerce non pas très intensif, mais continu, car les exportations augmentent de jour en jour. De plus, l'abaissement de la dépense kilométrique indique une administration sérieuse et bien dirigée. On peut et on doit espérer que les résultats acquis ne sont que les débuts d'une ère de grande prospérité, si la ligne peut suffire au trafic croissant. Et ce trafic ne peut que croître ; au fur et à mesure que les Compagnies se forment pour exploiter les régions côtières du grand fleuve ou de ses nombreux affluents, les produits récoltés aboutissent au chemin de fer. C'est le seul débouché de cet immense territoire.

A ce propos, citons ce qu'écrivait M. Ferdinand Goffart dans la *Revue encyclopédique*, au lendemain de l'inauguration définitive. « On conçoit avec quelle satisfaction les Belges ont vu le succès de cette entreprise. Les conséquences qu'il doit avoir pour leur jeune et déjà prospère colonie sont incalculables. Rejetez la Thiérache en Suède, l'Argonne en Pologne, poussez le Perche au delà des Pyrénées et dans ce bassin de Paris démesurément agrandi, imaginez une immense forêt donnant les produits tropicaux les plus précieux : les bois, le caoutchouc, l'ivoire, le café, la canne à sucre. Supposez cette Europe équatoriale parcourue par un des plus gigantesques réseaux navigables du monde, dont les vastes tentacules s'étendant jusqu'à Stockholm au Nord, Varsovie à l'Est, Toulouse au Sud, drainent naturellement toutes les richesses

vers un seul centre : Paris. Admettez maintenant, que Nantes soit la fenêtre de tous ces continents sur le monde, que le trafic entier de tout cet immense pays n'ait comme exutoire forcé que cette unique voie Paris-Nantes et vous aurez une idée de l'importance du chemin de fer du Congo. Il y avait là d'incalculables richesses inexploitées, 30.000.000 d'êtres demandant à vivre de la vie civilisée. 388 kilomètres de rail les y ont rattachés. A ce point de vue le chemin de fer du Congo peut être élevé au rang des travaux les plus grands de l'histoire de l'humanité. »

Aussi devant cette œuvre accomplie, malgré la nature et malgré les hommes, ne peut-on s'empêcher d'admirer celui qui, par son indomptable énergie, est parvenu à dompter tous les obstacles et le souverain qui fut l'initiateur et le plus ferme appui de l'entreprise. Le Roi Léopold avait eu l'intuition du rôle économique de son chemin de fer. Il recueille aujourd'hui les bénéfices de son audacieuse conception et de son énergie persévérante. Son peuple ne peut que lui être reconnaissant des efforts qu'il a fait pour doter la Belgique d'un si beau domaine et d'y avoir adapté le seul outil qui le rendit exploitable. Ce sont de ces travaux qui marquent dans l'existence d'une nation et que celle-ci ne doit jamais perdre de vue au milieu des luttes et des passions.

De nos jours un autre monarque a aussi conquis un grand empire par le rail, et aujourd'hui que son peuple est en lutte avec un jeune et déjà puissant

voisin d'outre-mer, il recueille le bénéfice des sacrifices qu'il a imposés. Le chemin de fer est devenu pour lui le plus précieux des auxiliaires, le seul qui lui amènera la victoire. Et plus encore demain qu'aujourd'hui, le chemin de fer jouera un grand rôle dans l'histoire de l'humanité. Il sera l'instrument pacifique par excellence qui fusionnera les peuples par des relations journalières, et si les peuples, pour défendre leurs intérêts méconnus, se lèvent l'un contre l'autre, alors il deviendra un outil de défense de premier ordre, le seul qui permette aux nations armées de combattre pour leur patrie.

Une seconde voie connue sous le nom de chemin de fer vicinal du Mayumbe est en construction. Elle part de Boma, qui est pour le moment le centre administratif de l'Etat Indépendant, et doit se diriger sur Buku Dingu, ville située sur le Tchiloango, à la frontière du Congo moyen français. Cette ligne aura environ 200 kilomètres.

Commencé en mars 1899, l'inauguration de la première section jusqu'à Luki, à 40 kilomètres de Boma, eut lieu le 10 janvier 1900. Depuis, la voie a été poussée 40 kilomètres plus loin et atteint la Lukula. Le lundi et le jeudi de chaque semaine, un train part de Boma vers la Lukula et *vice versa*. Le trajet s'effectue en quatre heures et quart. Le tarif des voyageurs est de 1 fr. 25 par kilomètre en 1^{re} classe et de 0 fr. 15 en 2^{me} classe. Quoique présentant des difficultés beaucoup moins grandes que le chemin

de fer de Matadi, la ligne de Mayumbe a cependant nécessité des travaux assez considérables, car la région traversée est mouvementée. Néanmoins le prix de la construction s'est encore monté à 85.000 francs le kilomètre armé. L'avenir réservé à ce chemin de fer paraît assez limité, car toujours il ne sera qu'une voie d'intérêt local. Cependant le pays est riche en produits équatoriaux et son débouché à un port excellent ne fera qu'augmenter sa vitalité. Profitant de notre inertie, l'action de cette ligne s'étendrait au loin sur le territoire de notre colonie si dépourvue en moyens de communications. Les Belges ainsi accapareraient un marché que nous abandonnons à l'activité commerciale de nos voisins.

Mais pour le moment, cette éventualité n'est pas à craindre d'une façon imminente. Il paraîtrait que les travaux, sans doute faute de capitaux, sont suspendus et ne seront repris qu'à une date indéterminée. Malheureusement nous n'avons pu nous renseigner d'une manière précise, car la Société des chemins de fer vicinaux de Mayumbé ne publie pas de rapport. Ce n'est pas une Société Belge mais une Société anonyme Congolaise, et au Congo on est très large au point de vue bilans et rapports.

Le Congo, avec une voie d'accès sur une mer libre, avec un exutoire vers les pays civilisés, c'était déjà bien, mais ce n'était que le premier aménagement, le plus important sans doute, de cette énorme

colonie. Par la construction de la voie ferrée de Matadi au Stanley Pool, on permettait à tous les produits amassés depuis des siècles dans le bassin inférieur du grand fleuve de se dégager vers les contrées civilisées. C'était la porte ouverte aux idées et aux besoins de l'Europe. Mais ce travail accompli, il fallait à nouveau se mettre à l'œuvre.

La magnifique voie de communications qu'est le Congo offre quelques inconvénients très graves. Sa navigabilité présente trois solutions de continuité constituées par des obstacles qu'il est impossible de franchir. La première se trouvait presque à l'embouchure du fleuve, nous avons vu comment on était parvenu à réunir Matadi à Dolo. A partir du Stanley Pool jusqu'à Stanleyville où se trouve la seconde solution de continuité, le fleuve offre une longueur navigable de 1.700 kilomètres sillonnée à l'heure actuelle par une flotte de cent bateaux à vapeur dont quelques-uns de 250 tonneaux.

A partir de Stanleyville, les communications cessent et les voyageurs, les troupes et les marchandises venant de toute la partie orientale du pays, sont obligés de se servir des moyens très primitifs employés dans la contrée. Pendant environ 160 kilomètres, le fleuve est encombré de rapides. Ces rapides ne sont pas formés comme les chutes de Hinde, en amont de Nyangwe, ou comme les chutes de Livingstone, en aval du Stanley Pool, par le passage des eaux dans une gorge de montagnes, mais par une dénivellation en terrasses de l'assiette

de la vallée. D'une manière générale, les deux rives du fleuve sont basses, la rive droite étant cependant plus élevée que la rive gauche. Le Congo, qui y conserve des largeurs atteignant parfois 1.000 mètres, s'y écoule par dessus un certain nombre de gradins qui forment une différence de niveau de 40 mètres. Il s'y présente trois groupes de rapides, ceux de Bamanga, de Bwelele et de Stanleyville, qui séparent des biefs où la navigation est à peu près libre.

En amont de Ponthierville, le fleuve redevient navigable pendant 600 kilomètres, sauf à deux endroits, où il suffirait de faire sauter quelques rochers à la dynamite pour supprimer tout obstacle. Mais, immédiatement en amont de Kasongo, de nouveaux rapides barrent le fleuve et se succèdent, de plus en plus impraticables sur une longueur d'environ 100 kilomètres jusqu'à Kongola. C'est la succession des chutes de Hinde, du nom de l'explorateur, le docteur anglais Hinde qui les découvrit en 1896, en compagnie de M. Mohun, consul des Etats-Unis, tous deux attachés à l'expédition du baron Dhanis contre les Arabes. L'obstacle est infranchissable. Il est formé par le prolongement du puissant massif des monts de Bambara, qui jadis formaient d'une façon ininterrompue le bourrelet de montagnes qui, vers le Nord, retenait les eaux du bassin indépendant de Kamolondo. Entre Kongola et Lengo, la gorge a moins de 100 mètres. Dans cette première section, les eaux se ruent à travers la passe sauvage appelée « Porte d'En-

fer », à cause de la présence, au milieu du courant tumultueux qu'il domine de 30 à 40 mètres, d'une sorte de pylone géant, dernier vestige de la barrière préhistorique forcée par les eaux. En amont de ces cataractes s'étend un bief navigable de 550 kilomètres jusqu'au confluent du Nzilo.

Pour contourner ces deux obstacles, il est évident que seul le chemin de fer pourra y réussir. Aussi, dès l'achèvement de la ligne de Matadi, le Roi Léopold se remit-il à l'œuvre, et après de minutieuses études, il autorisa la construction de ces deux voies ferrées.

Le système n'était cependant pas complet et l'on comprend qu'un souverain qui a donné tant de preuves de son intuition coloniale ne s'en soit pas contenté. Il était sans doute très utile de réunir les biefs navigables du Congo, mais à l'Est de la grande dépression suivie par le fleuve, se trouve une autre vallée, large, riche, peuplée qui est jalonnée par les grands lacs équatoriaux. Devancer dans cette contrée les puissances voisines, entraîner dans l'orbite d'un chemin de fer le commerce de tous ces vastes territoires, était une conception géniale qui n'a pas manqué de séduire l'esprit du Roi Léopold.

Il fallait avant tout gagner les deux extrémités de cette vallée. Car atteindre le lac Albert c'était ouvrir par le fait même la route du Nil, et pousser le rail au Tanganyika, c'était relier le Sud-Africain anglais au Congo belge. Et ainsi, grâce à l'heureuse initiative des Belges, la voie du Cap au Caire,

la route qui permettrait de traverser l'Afrique dans sa plus grande étendue serait construite. Donc de Stanleyville partirait la voie qui aboutirait au lac Albert, à travers la grande forêt équatoriale après un parcours de plus de 700 kilomètres.

Nous avons tous encore présents à la mémoire les descriptions faites par Stanley de cette mystérieuse forêt vierge, obscure et impénétrable, d'une hauteur de 50 à 60 mètres, d'une étendue grande comme la France et l'Espagne, où le soleil ne parvient jamais à luire. C'est au sein de ces solitudes profondes que déjà les ingénieurs ont pénétré pour y lever des plans. La grande difficulté sera de lutter contre la forêt, contre sa végétation luxuriante, contre ces arbres géants qui dominent de leurs cimes orgueilleuses depuis des siècles, le cœur du Continent noir. C'est à Marhagi, sur un territoire cédé à bail par l'Angleterre que le chemin de fer aboutirait. Il suffirait de quelques kilomètres de plus pour atteindre Redjaf sur le Nil, point où ce fleuve, moyennant quelques aménagements, pourrait être navigable. Ainsi les exportations du Congo auraient deux débouchés vers l'Europe, l'un par le fleuve, le chemin de fer existant et l'océan, l'autre par la nouvelle ligne, le Nil et la Méditerranée.

Atteindre le lac Tanganyika sera chose plus facile quand les deux tronçons contournant les cascades auront été établis ; car on ne peut prétendre à faire transporter en partie à dos d'homme le matériel nécessaire à cette entreprise. L'utilité d'une telle voie ferrée est hors de doute. Le Tan-

ganyika est cette véritable mer intérieure de 680 kilomètres de long et de 50 kilomètres de large qui sera le rendez-vous de bien des nations européennes. Allemands, Anglais et Belges sont appelés à y faire, dans un avenir plus ou moins lointain, des échanges nombreux, et celui qui aura su le premier, implanter son influence, aura acquis sur ses rivaux commerciaux une supériorité incontestée.

Voilà en quelques mots et rapidement esquissé le système ferré auquel le Roi Léopold a donné son assentiment et son appui. Il s'agit de 1.400 kilomètres à construire ce qui n'est pas énorme, sans doute, mais présentera de réelles difficultés de transport. Il suffit de se rappeler, pour s'en convaincre, que l'origine du rail à Stanleyville sera situé à plus de 2.000 kilomètres de Matadi. Quoi qu'il en soit, le 4 juin 1902 se constituait la « Compagnie des chemins de fer du Congo supérieur aux grands lacs africains » qui se proposait de construire des chemins de fer, reliant le fleuve Congo aux lacs Albert et Tanganyika. L'objet social est libellé comme suit à l'art. 2 des statuts.

La Compagnie a pour objet :

a) La construction et l'exploitation.

1° D'un chemin de fer reliant le fleuve Congo en aval et en amont de Stanleyville, au lac Albert.

2° D'un chemin de fer reliant le Congo en aval et en amont de Nyangwe au lac Tanganyika.

b) La mise en valeur des concessions de terres,

forêts ou mines qui pourraient lui être accordées. La Compagnie pourra aussi, mais avec l'autorisation préalable de l'Etat du Congo, faire les opérations ci-dessous :

a) Construire, exploiter en Afrique, tous chemins de fer, tramways ou routes qui lui seraient concédés, installer et exploiter des quais ou autres établissements destinés à faciliter et à développer les transports.

b) Entreprendre l'établissement et l'exploitation de toute ligne de navigation maritime ou fluviale, et en général faire toutes opérations se rattachant à l'industrie des transports, etc.

Ainsi, d'après cet accord, la Compagnie possédera une sorte de monopole des voies ferrées, mais il faut remarquer que ce monopole est soumis à la clause restrictive de l'autorisation préalable de l'Etat, et que toute nouvelle ligne sera concédée par une convention spéciale. Soutenue comme elle l'est par les capitaux du peuple belge, et aussi par ceux du Roi-Souverain, qui chaque année, emploie une partie de ses revenus à l'amélioration de sa colonie, cette Compagnie a la plus grande chance de prospérer, pourvu qu'elle soit administrée comme la Compagnie du chemin de fer du Congo avec un esprit d'ordre et d'économie.

Le capital social est de 25.000.000 de francs, représenté par 100.000 actions de 250 francs chacune. Le nom des sociétés ou des particuliers qui ont souscrit à l'émission, prouve de quelle faveur

a joui l'entreprise dès son début. L'Etat du Congo garantit à dater du 1^{er} janvier 1902 et pendant 99 ans, un intérêt de 4 o/o et l'amortissement des actions de capital de cette Société.

Il est intéressant de connaître dans quelles conditions l'Etat indépendant du Congo a concédé les lignes qui nous occupent. Un rapide aperçu des principales clauses du cahier des charges nous renseignera à ce sujet. Nous venons de voir ce qui concerne la garantie d'intérêts, il nous reste à examiner les questions relatives aux concessions de terres et de mines, à la construction, à l'exploitation et aux tarifs. Ces différents points ont été résolus de la façon suivante :

L'Etat accorde à la Compagnie concessionnaire l'usage de tous les terrains nécessaires pour l'établissement de la voie et de ses dépendances, y compris les quais d'embarquement et de débarquement aux points terminus des chemins de fer concédés. L'Etat attribue en outre à la Compagnie, à partir de ce jour, et jusqu'à l'expiration de la concession des lignes, 4 millions d'hectares de terres et forêts à désigner par lui, formant une bande au Sud et le long du chemin de fer du lac Albert, lesquels, sauf convention ultérieure, seront exploités par l'Etat, dès la constitution de la Société, pour compte commun, les bénéfices à provenir étant partagés par moitié entre l'Etat indépendant et la Compagnie concessionnaire. L'attribution de terres, forêts et mines, sera augmentée proportionnellement aux augmentations de capital. Ces terres

seront choisies à la suite de celles déjà concédées, de façon à former un bloc continu. L'Etat autorise la Compagnie à faire des recherches minières dans le sous-sol des terres et forêts désignées ci-dessus.

La concession de vastes terrains donnés à des compagnies chargées de construire des chemins de fer aux colonies a fait souvent l'objet de vives critiques. On a objecté que de deux choses l'une, ou les Sociétés consacrent une partie des capitaux à l'exploitation de leur nouveau domaine et, par conséquent, ne réalisent pas le but principal pour lequel elles avaient été créées, ou bien négligeant tout à fait les concessions, elles laissent à l'abandon des terres souvent fertiles et qui, par suite de leur proximité de la voie ferrée, seraient susceptibles de se développer rapidement. Dans le système adopté par l'Etat du Congo, ces deux inconvénients ne sont pas à craindre, puisque la Compagnie pourra se consacrer uniquement au chemin de fer, l'Etat restant chargé de l'exploitation des terrains.

Comme l'Etat du Congo a intérêt à arrêter le tracé des nouvelles voies, et que seul il pourra recruter les ouvriers nécessaires à la construction, en forçant au besoin les indigènes à travailler, c'est lui qui construira la plate-forme, y compris les bâtiments des gares, magasins, dépôts et ateliers, et il livrera les voies posées et ballastées. La Compagnie fournira tout le matériel de la voie ou le matériel roulant nécessaire, et remboursera à l'Etat

les dépenses occasionnées par les travaux dont il s'est chargé. L'écartement des voies sera de 1 mètre.

Ainsi les Belges reviennent à l'adoption du type normal de chemin de fer qui, à notre avis, est le meilleur à employer. La voie de 1 mètre se plie très bien au terrain, descend dans les vallées, grimpe sur les collines, enlaçant au besoin les montagnes de ses gracieux méandres. Son rendement est largement suffisant pour répondre à un trafic considérable, pour peu que l'infrastructure soit bien conditionnée et les rails assez lourds. « Ce type, modeste autant que pratique, n'a pas l'orgueilleuse prétention du grand chemin de fer à voie normale qui veut marcher droit son chemin et qui, faisant percer les montagnes et combler les vallées, exige, avant de commencer sa course, la suppression de tous les obstacles. » Du reste, si les Anglais se sont arrêtés à une voie de cette dimension ou à peu près, soit aux Indes, soit en Afrique, c'est que ce type répond le mieux aux exigences de l'exploitation commerciale d'une contrée. C'est un critérium auquel on ne peut guère se tromper.

L'exploitation des lignes ferrées remises construites à la Compagnie sera astreinte à certaines règles, très larges du reste, et qui laissent une grande initiative aux directeurs. Au moins deux trains par semaine, et vitesse de 20 kilomètres à l'heure. On ne peut exiger moins ; mais d'autre part, il est indispensable de laisser à l'administra-

tion le soin de régler elle-même son service d'après les nécessités commerciales qu'on ne peut prévoir. En édictant des lois draconiennes, on arrive souvent à annihiler toute bonne volonté et à supprimer toute initiative.

Quant aux tarifs, il fallait les régler d'une manière assez rigoureuse. L'État a tout intérêt à ce que les produits tropicaux récoltés sur le Haut Congo puissent arriver dans de bonnes conditions à la mer. Etant donnée la distance qui sépare Matadi des différents tronçons du chemin de fer, il était bon de prévoir des prix de transport qui, surtout à la descente, permettraient une exploitation rémunératrice. Voici un aperçu des tarifs tels qu'ils ont été stipulés dans le cahier des charges. Les voyageurs de 1^{re} classe à la montée et à la descente payeront 0 fr. 60 par kilomètre ; les agents blancs, officiers, etc., de l'État, voyageront en 1^{re} classe au tarif des secondes. Certaines réductions seront opérées pour des travailleurs noirs au service d'un même maître et voyageant ensemble.

Les marchandises ont deux tarifs spéciaux dépendant du sens du trajet. A la montée, les produits, sauf ceux nécessaires à l'alimentation et ceux destinés aux constructions métallurgiques, payeront 1 fr. 30 la tonne kilométrique. A la descente, la plupart des marchandises seront taxées au prix de 0 fr. 10 la tonne kilométrique, augmentée de 5 0/0 de la valeur réelle en Europe. Quant à l'ivoire, au caoutchouc, à l'orseille et à quelques autres produits, ils payeront des prix variables qui

montent jusqu'à 1 fr. 30 pour l'ivoire. Les tarifs ainsi appliqués nous paraissent soigneusement étudiés et propres à la fois à faciliter le développement du commerce, et à procurer des recettes suffisamment élevées.

De tous ces projets, un seul a reçu jusqu'à ce jour un commencement d'exécution, c'est le chemin de fer destiné à contourner les Stanley Falls. Au début, on avait songé à construire la voie ferrée sur la rive droite. La ligne devait emprunter d'abord la première section du chemin de fer du lac Albert, que l'ingénieur Adam étudiait depuis 1899. Mais les difficultés d'exécution provenant de nombreux cours d'eau à traverser, firent abandonner cet itinéraire. De plus, la découverte de riches gisements de cuivre dans le Katanga nécessitait la construction immédiate d'une voie contournant les Stanley Falls. Enfin, si la ligne du lac Albert était dès maintenant entreprise, il y avait lieu de craindre des difficultés diplomatiques au sujet de l'enclave de Lado.

Aussi, le projet de cette dernière voie fut-il momentanément abandonné et on décida d'établir tout d'abord la voie de Ponthierville en suivant un tracé par la rive gauche.

Cet itinéraire n'aura que 135 kilomètres, tandis que celui de la rive droite en comportait au moins 180. Le seul inconvénient à l'adoption de ce tracé était la situation de Stanleyville, qui est bâtie sur la rive droite, tandis que la gare sera construite sur la rive gauche. Mais, devant l'économie de

temps et surtout d'argent, il n'y avait pas à hésiter. Les travaux ont été commencés, mais ils n'avancent pas très vite, puisqu'au 1^{er} décembre 1903, les terrassements étaient arrivés seulement au kilomètre 35 et le bout du rail au kilomètre 12. On espère avoir terminé d'ici deux ans, c'est-à-dire vers la fin de 1905.

Pour transporter tout le matériel de Stanley Pool à Stanleyville, on se sert de bateaux à vapeur. Très prochainement un nouveau steamer de 500 tonnes sera lancé au Pool et il sera suivi à bref délai d'un second sternwheel semblable.

Les travaux sont exécutés dans de bonnes conditions. Il y a en ce moment (avril 1904) environ 2.300 ouvriers noirs et une soixantaine d'agents blancs. Les noirs viennent se présenter d'eux-mêmes et constituent d'excellents travailleurs. Ils sont généralement payés en marchandises d'échange : étoffes et fils de laiton (mitakos).

MM. Adam, ingénieur en chef, et Theeuws sous-ingénieur en chef, dirigent et surveillent la construction. Ayant participé à l'établissement de la ligne de Matadi, ces ingénieurs ont toutes les qualités requises pour mener à bonne fin l'œuvre qui leur a été confiée.

Le tracé ne présente aucune difficulté sérieuse ; il est un peu accidenté, attendu qu'il suit les ondulations causées par les thalwegs des cours d'eau secondaires qui se jettent dans le Congo. Le chemin de fer longe le fleuve et recoupe ses différents affluents non loin de leur embouchure. Les ponts,

assez nombreux, seront en acier. Les plus fortes rampes admises sont de 20 millimètres par mètre et les plus petites courbes auront 80 mètres de rayon.

Les rails pèsent 24 kil. 400 au mètre courant et sont en acier du profil Vignole. Ils proviennent en partie d'usines belges, et en partie d'usines françaises. Quant aux traverses, on a pensé pouvoir utiliser les bois du pays. Peut-être cette solution ne donnera-t-elle pas complète satisfaction.

Le matériel roulant ne se compose actuellement que de wagons à marchandises et de terrassements fabriqués en Belgique. Il en est de même pour les locomotives qui sont de deux types : 1° Type léger pour terrassements, 10 tonnes en ordre de marche, deux essieux couplés distants de 2 mètres ; 2° Type courant à trois essieux couplés, 26 tonnes en ordre de marche, distance des essieux extrêmes 2^m,05, diamètre des roues 0^m,85. Ces machines sont chauffées au bois.

Tels sont, en résumé, les renseignements techniques concernant cette voie. Ils nous ont été fournis par M. Legouez, un des administrateurs français de cette compagnie, auquel nous adressons avec plaisir tous nos remerciements pour son amabilité et pour sa complaisance.

La compagnie, en effet, compte trois administrateurs français ; nous sommes, de par les traités, les héritiers naturels de l'Etat Indépendant et notre gouvernement ne pouvait laisser créer une si vaste entreprise, sans demander sa voix au chapitre et

sans prendre en main les intérêts de notre industrie.

Au début, on pensait que 10 années seraient suffisantes pour établir tout le réseau qui avait été concédé à la Compagnie des Chemins de fer du Congo supérieur aux grands lacs africains, mais on peut dès à présent assurer que la construction demandera beaucoup plus de temps. Les Anglais ont bien exécuté dans l'Est africain une voie de 950 kilomètres en très peu d'années, mais ils partaient de Mombasa sur la mer, tandis que Stanleyville est à plus de 2.000 kilomètres d'un port. De plus, il s'agit ici de 1.400 kilomètres de rail.

A un autre point de vue, le capital de 25 millions en y ajoutant même les 50 millions en obligations 4 o/o que la Compagnie a été autorisée à émettre par décret du Roi Souverain, nous paraît un peu maigre pour réaliser un projet aussi vaste. En estimant la dépense au double de cette somme, il est possible que l'on n'ait pas de mécomptes.

Ces réserves faites, nous pensons que ce réseau sera exécuté. Le roi Léopold a trop à cœur l'organisation rationnelle de son domaine pour qu'il abandonne au hasard des circonstances les constructions de chemins de fer si utiles au développement du Congo. Lui qui a su montrer tant d'énergie et tant de sang-froid aux heures d'épreuve, ne laissera pas périr une œuvre à laquelle il s'est consacré avec un talent remarquable. Et qui sait s'il n'y a pas dans l'établissement de ces voies une idée directrice d'une plus grande envergure. Le transafricain de Cecil Rhodes pourrait être dévié

vers l'Ouest au profit des Belges, et peut-être à notre profit.

Il y a quelques siècles, les conquérants asseyaient leur domination sur leurs nouveaux territoires en jalonnant la marche de leurs armées par des forteresses bâties sur le sommet des rochers. Aujourd'hui, les conducteurs de peuples utilisent le chemin de fer dans le même but. Le mécanicien pacifique a remplacé le chevalier bardé de fer. Et dans les contrées lointaines où, il y a quelques années, le hideux traitant poussait ses troupeaux d'esclaves, le chemin de fer joue de plus un rôle important et glorieux. C'est lui qui amène dans ces contrées si longtemps déshéritées, les bienfaits de la civilisation. Le Roi Léopold qui s'était mis, dans un noble élan de générosité, à la tête d'un mouvement humanitaire par excellence, ne faiblira pas à la tâche qu'il s'était fixée. Ses locomotives apporteront jusqu'au sein de la Grande-Forêt les idées des nations européennes qui rendent à l'homme les notions de sa grandeur et de ses destinées.

Avant de conclure cette étude rapide des chemins de fer de l'Etat Indépendant du Congo, disons quelques mots de nouveaux projets qui ont reçu la sanction du Roi Souverain, le 14 mars 1903. A cette date, un décret autorisa la fondation d'une société par action, sous la dénomination de Société des Chemins de fer du Stanley-Pool au Katanga et de l'Itimbiri à l'Ouellé et à un point à déterminer sur la frontière française.

La première de ces voies ferrées aurait pour rayon d'action la région du Katanga si riche en produits de toutes sortes et dont le sous-sol contient des filons de minerais de cuivre très importants. Le point de départ serait sans doute situé sur le Congo Kamolondo près du confluent du Nzilo, c'est-à-dire à l'endroit où il cesse définitivement d'être navigable. Peut-être cette voie se souderait-elle aux lignes de la Rhodesia. Ce serait alors une section du Transafricain.

Le second de ces chemins de fer qui viendrait jusqu'aux limites de nos territoires serait à même de nous causer un grand préjudice; pas actuellement, sans doute, car notre influence est plutôt nominale que réelle sur ces territoires si riches que nous n'avons pas encore su exploiter, mais dans l'avenir lorsque nous voudrions à notre tour nous mettre à l'œuvre.

Pour favoriser la Société qui a entrepris ces études, l'Etat du Congo, par convention en date du 30 mars 1903, lui a accordé 10.000 hectares à choisir parmi les terres vacantes du bassin de l'Ouellé, et 10.000 hectares à choisir parmi celles de la rive gauche du Congo en aval de Stanleyville. Le mode de construction et d'exploitation de ces chemins de fer serait le même que celui employé avec la Compagnie des Grands Lacs.

Lorsque ces différents projets seront réalisés, l'Etat Indépendant du Congo sera une colonie admirablement organisée et propre à rendre les

plus grands services à l'expansion de la Belgique. Les échanges ne feront que croître au grand bénéfice des deux pays. Tel qu'il est outillé à l'heure actuelle, l'Etat indépendant est capable d'un rendement considérable. Les exportations et les importations augmentent chaque année. Elles se chiffraient par plus de 77 millions en 1902. Et les tendances sont encourageantes, car les plus values ne proviennent pas des produits temporairement abondants, mais des cultures indigènes, des plantations créées par les nègres autrefois employés au portage.

Un autre résultat plus intéressant encore et peut-être plus fécond, sera de rendre abordables les parties élevées du Congo oriental où les conditions climatériques sont beaucoup plus favorables aux Européens. Alors, on trouvera sans doute des régions où les Belges pourront émigrer avec leur famille et venir y fonder des établissements prospères. Ingénieux, travailleur économe, ce peuple possède toutes les qualités requises pour développer une contrée. Ce jour-là, la Belgique tirera définitivement de sa colonie tous les avantages que les plus optimistes ont pu en espérer.

Des études que nous avons faites jusqu'à présent, il ressort que deux peuples surtout ont su doter leurs colonies de cet instrument merveilleux qu'est le chemin de fer : les Anglais et les Belges. Les premiers y sont arrivés, pourrait-on dire, par

atavisme, c'est-à-dire en se laissant aller au génie colonisateur que leurs ancêtres ont acquis à la suite d'expériences séculaires. Les seconds coloniaux d'hier seulement, sont entrés dans la lutte hardiment et du premier coup ont conquis la première place.

Pour les Anglais, il s'est trouvé à son heure un homme qui sut remuer les hommes et les millions et condenser dans une pensée presque unique les efforts de ses compatriotes répandus aux quatre coins du globe. Les Belges, eux, ont été guidés malgré eux dans une voie dont ils n'entrevoyaient pas le but. Le Roi Léopold, avec un sentiment exact de la réalité des choses, s'est jeté corps et âme dans une entreprise gigantesque, seul, sans autre appui que celui que son habileté diplomatique savait lui ménager. Et lorsque le succès est venu couronner ses efforts, lorsque la masse populaire a pu distinguer nettement le chemin que son chef lui avait tracé, lorsqu'elle s'est vue tout à coup à la tête d'un empire vaste et riche, ce fut pour elle une révélation, un éblouissement. Le Roi avait bien mérité de la Patrie.

Dans l'histoire de demain, Cecil Rhodes sera peut-être le roi des diamants, le roi des chemins de fer, le Souverain de l'Etat Indépendant du Congo restera avant tout le Roi des Belges.

BIBLIOGRAPHIE

Bulletin du Comité de l'Afrique française, principalement les articles de M. Pierre Mille et de M. le capitaine Salesses.

Revue Encyclopédique.

Revue de Géographie.

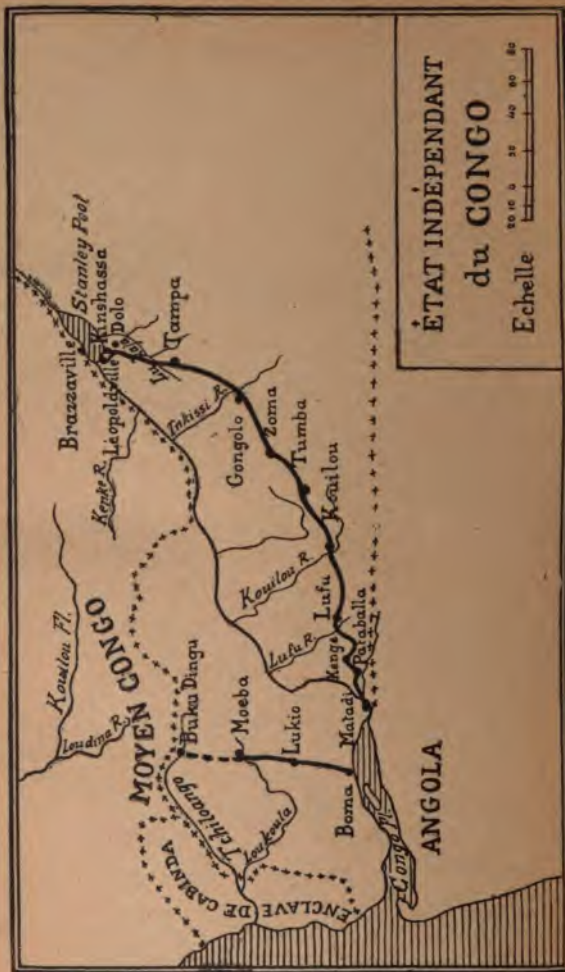
Le Mouvement Géographique de Bruxelles.

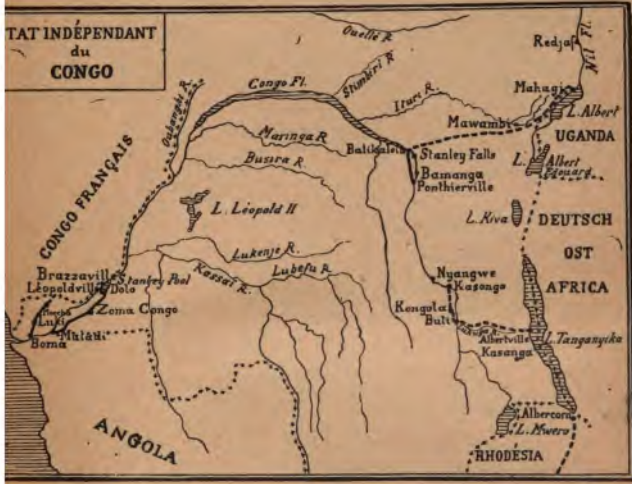
Journal des Africanistes.

Revue générale de Bruxelles.

Revue géographique internationale.

La Belgique coloniale.





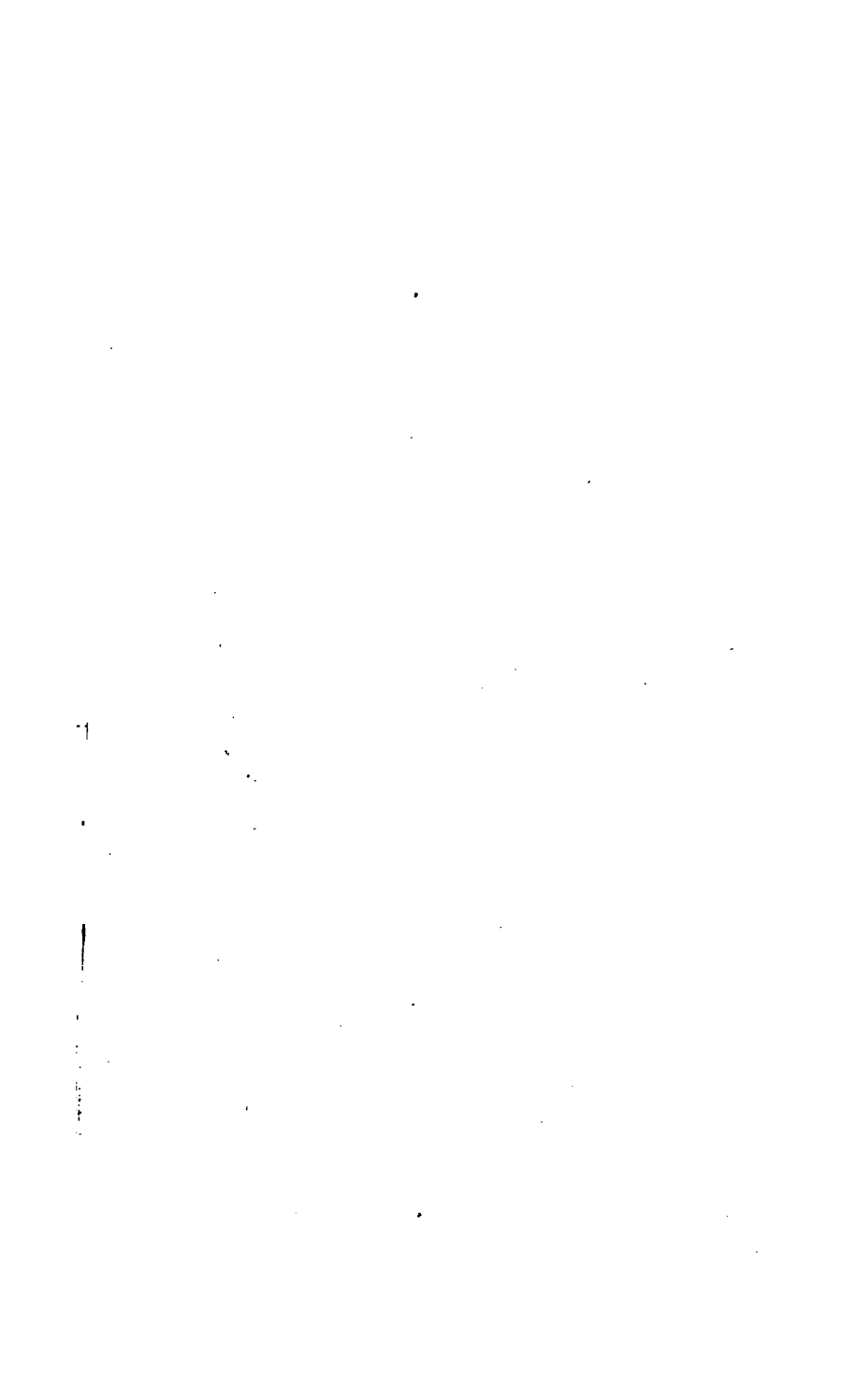


TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION.....	1
Les chemins de fer dans le Sud-Africain anglais.....	5
— Cape-Colony.....	9
— Natal.....	42
— Orange-River-Colony	59
— Transvaal.....	68
— Rhodesia.....	92
— British Central Africa Protectorate....	121
Les chemins de fer de l'île Maurice (Mauritius).....	130
— de l'Uganda.....	160
— de l'East Africa Protectorate.....	160
— du Soudan égyptien.....	189
— du Cap au Caire.....	215
— de Sierra Leone	233
— de la Gold-Coast.....	251
— de la Lagos-Colony.....	268
— dans l'État Indépendant du Congo..	291

CARTES

Sud-Africain anglais.....	130
Île Maurice.....	159
East Africa Protectorate.....	188
Soudan égyptien.....	214
Sierra Leone.....	250
Gold-Coast-Colony.. ..	267
Lagos-Colony.....	288
Chemin de fer de Matadi à Léopoldville.....	336
État Indépendant du Congo.....	337

1

11111



Stanford University Libraries



3 6105 010 165 996

STANFORD UNIVERSITY LIBRARIES
CECIL H. GREEN LIBRARY
STANFORD, CALIFORNIA 94305-6004
(415) 723-1493

All books may be recalled after 7 days

DATE DUE

28D MAR 23 1995

MAR 23 1995

NOV 2 2005
OCT 2 2005

